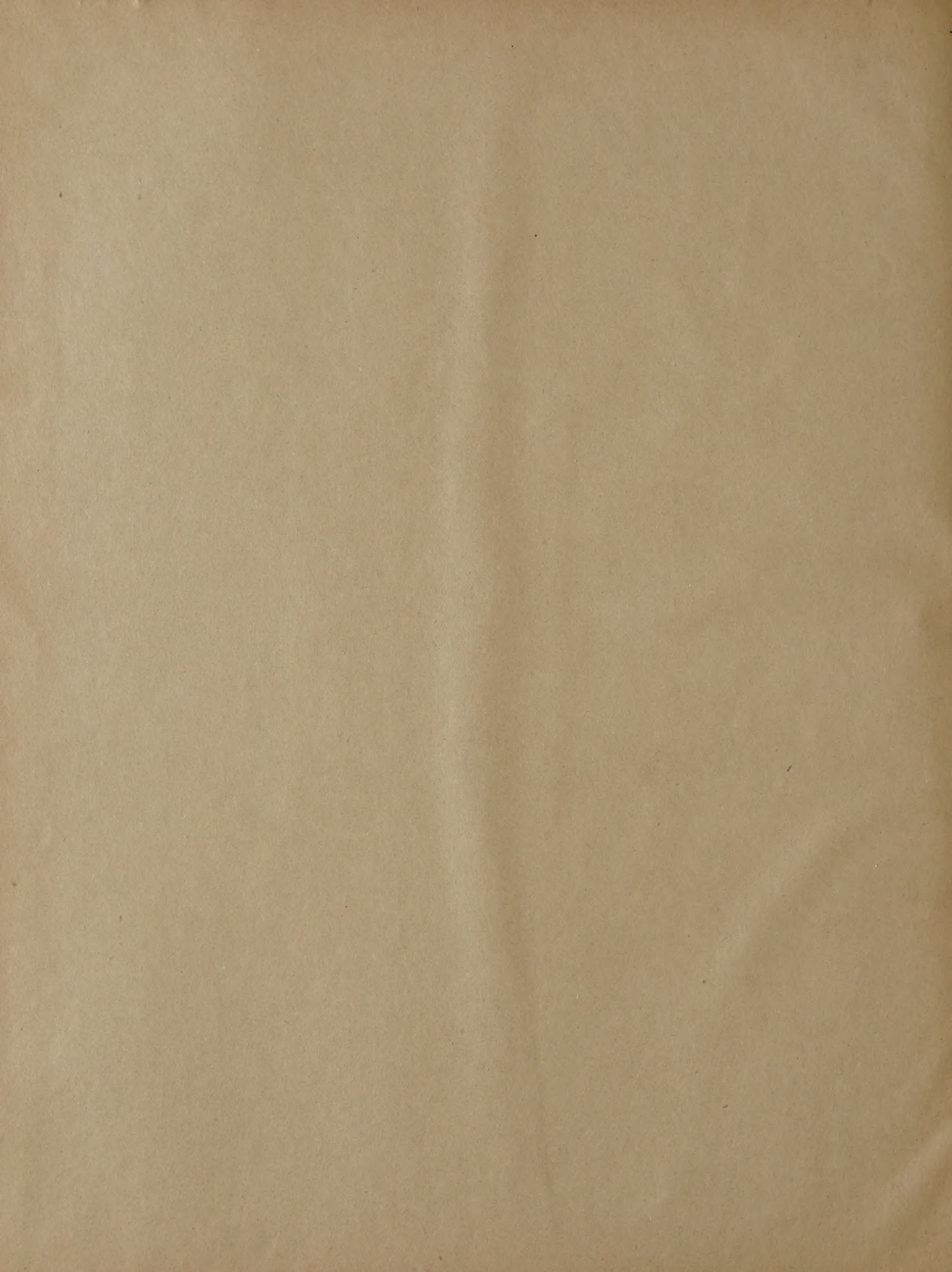






ZEITUNG

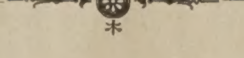
des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

1891.



BERLIN.
Druck von H. S. Hermann,
Beuth-Strasse 8.

INHALTS-VERZEICHNISS

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,

Jahrgang 1891.

I. Allgemeines einschl. Technisches, Volkswirthschaftliches usw.

Siehe auch unter Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Amerika, England, Frankreich usw.

(Div. = Dividende. GB. = Geschäftsbericht. GV. = Generalversammlung.)

II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder bezw. einzelne Bahnen.

A. Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Oesterreich-Ungarn.

1. Allgemeines.

Preussen.

1. Allgemeines.

2. Parlamentarisches.

3. Landesherrliche Verordnungen (=V.-O.) und Ministerial-Erlasse (= M.-E.).

Preussische Staatsbahnen.

a) Allgemeines.

b) Aus einzelnen Direktionsbezirken.

K. E.-D. Altona.

K. E.-D. Berlin.

K. E.-D. Breslau.

B. Ausland.

III. Entscheidungen höherer Gerichte.

IV. Bücher- und Kartenschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Staatsbahnverkehr Hannover-Altona. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 wird zum Gütertarif für obigen Verkehr vom 1. Juli 1891 der Nachtrag 2 herausgegeben, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen enthält.

Der Nachtrag kann bei den Güter-Abfertigungsstellen eingesehen und von denselben auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 23. Dezember 1891. (2650)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Die auf Seite 616—619 des Deutsch-Italienischen Gütertarifs (Theil II) vom 1. August 1888, sowie die auf Seite 91 des I. Nachtrags vom 15. Juni 1889 enthaltenen, mit Anmerkung (1) versehenen Schnittsätze des Ausnahmetarifs 2 h nach Pontebba transit bleiben bis auf weiteres, längstens aber bis Ende Dezember 1892 in Kraft. (2651)

München, den 22. Dezember 1891.
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Mit Beziehung auf die mit „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" Nr. 149 vom 22. d. Mts. erschienene Kundmachung, betreffend „Einführung des Nachtrages V zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1, und des Nachtrages IV zu demselben Tarife, Heft 2", wird bemerkt, dass der darin angekündigte „Ausnahmetarif XII für Getreide, Mahlprodukte und Mehl" nicht zur Einführung gelangt.

Wien, am 24. Dezember 1891. (2652)
Die K. K. Generaldirektion.

Elbeumschlags-Verkehr mit Ungarn. Die in den Tarifen Ungarn-Laube und Ungarn-Dresden-Elbkai vom 1. September 1885 sammt Nachträgen I—XII bezw. I—XI enthaltenen Ausnahme-Tarife, welche im Reklamationswege Anwendung finden, bleiben bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1892 in Kraft. Die Vorlage der in den Kontrolbestimmungen auf Seite 94 bezw. 92 der Tarife angeführten Dokumente hat bis Ende April 1893 zu erfolgen.

Wien, am 22. Dezember 1891. (2653)
Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und Hirse zu Vermahlungszwecken. Dieser in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 19. Dezember 1891 Nr. 99 auf Seite I unter Ziffer 1 der bezüglichen Kundmachung (Nr. 2572) vom 13. Dezember 1891 veröffentlichte Ausnahmetarif tritt vorläufig nicht in Kraft.

Prag, am 22. Dezember 1891. (2654)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Talkerde treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1892 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Gleisdorf	178 ₰
Weiz	198 „
Nach Schönpriesen-Umschlag von	
Gleisdorf	173 ₰
Weiz	193 „
Nach Dresden-Elbkai von	
Gleisdorf	207 ₰
Weiz	227 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 24. Dezember 1891. (2255)
Oesterreich. Nordwestbahn.
als geschäftsführende Verwaltung.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Einführung eines neuen Gütertarifes auf der Szilágyságer Lokalbahn.) Auf der im Betriebe der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen stehenden Szilágyságer Lokalbahn tritt mit 1. Januar 1892 ein neuer Gütertarif (Theil II) in Kraft. durch welchen der für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Equipagen und Lei-

chen auf dieser Lokalbahn vom 15. Juni 1888 gültige Gütertarif (Theil II) ausser Kraft gesetzt wird.

Insofern dieser neue Gütertarif, durch welchen übrigens die bisherigen Frachtsätze vorwiegend ermässigt werden, gleichwohl auch theilweise Frachterhöhungen enthält, treten die erhöhten Sätze erst mit 15. Februar 1892 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind in der Tarifabtheilung der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen für 30 kr. pro Stück erhältlich. (2656)

Budapest, am 19. Dezember 1891.
Die Direktion.
Nachdruck wird nicht honorirt.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des III. Nachtrages (2. Auflage) zum Tarife, Theil II, 1. Heft. Mit 10. Januar 1892 tritt der III. Nachtrag (2. Auflage) zum Verbandstarife, Theil II, 1. Heft, gültig vom 1. Dezember 1888, in Wirksamkeit, welcher die in Nr. 92 dieser Zeitung vom 25. November l. J. publizirte Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. IV für Obst und Gemüse zum Ausdruck bringt.

In die Neuauflage dieses Nachtrages ist auch der Inhalt der ersten Ausgabe des III. Nachtrages, vom 1. Oktober 1891, aufgenommen und wird letztere hierdurch aufgehoben und ersetzt.

Exemplare des genannten Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 22. Dezember 1891. (2657)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Erstreckung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifes für Mehl etc. bis zum 31. Januar 1892. Der Ausnahmetarif für Mehl und Mahlprodukte im Lokalverkehr der Oesterr. Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, eingeführt am 1. Oktober 1889, bleibt bis inklusive 31. Januar 1892 in Kraft.

Desgleichen wird die Gültigkeitsdauer der mit Verordnungsblatt 149 ex 1890 sub Post 2810 pro 1891 eingeführten Kartirungssätze für Mehl- und Mahlprodukte bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens

sub a) 10 000 kg
„ b) 5000 „

pro Frachtbrief und Wagen und zwar

von Schattau nach	a)	b)
Mähr.-Budwitz . . .	20,0 kr.	22,0 kr.
Jarmeritz	22,2 „	24,1 „
St. Trebitsch . . .	26,4 „	29,0 „
Okrisko	28,7 „	31,6 „

pro 100 kg unter den bisherigen Bedingungen bis inkl. 31. Januar 1892 ausgedehnt.

Wien, am 22. Dezember 1891. (2658)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Thüringischer Verbands - Personen- und Gepäckverkehr. Mit dem 1. Januar 1892 tritt zum Tarif für den vorgenannten Verkehr vom 1. April 1889 der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält u. a. abgeänderte Fahrpreise für den Verkehr mit Stationen der Ilmenau-Grossbreitenbacher, Hohenebra - Ebelebener und Wutha-Ruhlaer Eisenbahn.

Näheres durch die Fahrkarten - Ausgabestellen.

Erfurt, den 22. Dezember 1891. (2659)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ausgabe des Nachtrages II zu dem auf den Ungarischen Linien gültigen Lokal - Personentarife. Am 1. Januar 1892 tritt zu dem auf unseren Ungarischen Linien seit dem 1. Oktober 1890 gültigen Lokal - Personen- und Gepäcktarife der Nachtrag II mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Zonentabellen und Kilometerzeiger für die Stationen der von uns in Betrieb übernommenen Linie Csácza-Zwardon.
2. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Wege unserer Tarifabtheilung (Budapest, Maria-Valeriagasse 11 III. Stock) zu beziehen.

Budapest, am 16. Dezember 1891. (2660)
Die Direktion.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ausgabe des Nachtrages IX zu unserem Lokal-Personentarife. Am 1. Januar 1892 tritt zu unserem vom 20. Mai 1884 gültigen Lokal-Personen- und Gepäcktarife der Nachtrag IX mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Ergänzung des Tarifes mit Rücksicht auf die Betriebsübernahme der Linie Csácza-Zwardon,
2. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Wege unserer Tarifabtheilung (Budapest, Mária - Valeria - utcza 11, III. Stock) zu beziehen.

Budapest, am 16. Dezember 1891. (2661)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

6. Lieferfristen.

Güterverkehr mit Dresden - Elbkai. Die am 17. November d. J. veröffentlichte Zuschlagsfrist zu den Lieferungszeiten für Güter nach und von den Dresdner Elbkais wird mit dem heutigen Tage wieder beseitigt.

Dresden, am 21. Dezember 1891. (2662)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

7. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Schreibmaterialien. Die Lieferung von Schreibmaterialien, als Schreib- und Packpapiere, Tinten, Blei- und Buntstifte, Stahlfedern, Heftzwirn, Briefumschläge usw. soll vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Angebote am 18. Januar 1892, Vormittags 11 Uhr.

Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Schreibmaterialien“ versehen, versiegelt und postfrei zu obigem Termin an uns einzureichen. Lieferungsbedingungen können hier eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ in baar oder Briefmarken à 10 Pf. entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 22. Dezember 1891. (2663)
Materialienbüreau.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien. Der Verkauf der aufgekommenen Altmaterialien (Schienen, Kleineisenzeug etc.) findet Mittwoch, den 6. Januar 1892, Vormittags 11½ Uhr, statt, bis zu welchem Termin Preisangebote an uns einzureichen sind.

Verzeichnisse und Bedingungen sind gegen Einsendung von 25 ₰ von uns zu beziehen, können auch in unserem Amtszimmer eingesehen werden.

Dessau, im Dezember 1891. (2664)
Königliches Eisenbahnbetriebsamt.

9. Offene Stellen.

Maschinenmeister gesucht. Für die Werkstätte und für den maschinentechnischen Betrieb unserer Bahn (116 km) wird ein im gesetzten Alter befindlicher, in den genannten Dienstzweigen und im Verwaltungswesen erfahrener Maschinenmeister gesucht.

Geeignete Bewerber wollen sich unter Beifügung von Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Angabe der Gehalts- und sonstigen Ansprüche schriftlich oder persönlich wenden an die Betriebsverwaltung in Soldin N/M.

Cüstrin II, im Dezember 1891. (2665)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

Werkmeister gesucht. In unserer Werkstatt in Wittstock (Mark) ist die Stelle des Werkmeisters zum 1. Februar k. J. neu zu besetzen. Geeignete Bewerber, welche befähigt sein müssen, die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen selbständig zu leiten, wollen sich unter Vorlage eines Lebenslaufs und ihrer Zeugnisse, ferner unter Angabe der Gehaltsansprüche bei uns melden. (J2666)

Perleberg, den 27. Dezember 1891.
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Nr. 1. 1891.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW.) hierher einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 5gespaltene Petitzeile oder deren Raum 35 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 3. Januar 1891.

Inhalt:

Zur Jahreswende.

Mehr als in jedem vorhergehenden ist im verflossenen Jahre für das Eisenbahnwesen

billig und schnell

als Losungswort ausgegeben. Aber es blieb nicht bei akademischen Erörterungen. Höchst beachtenswerthe Versuche in grossen Stil wurden gemacht, wichtige Maassregeln wurden getroffen, so dass das Jahr 1890 den Wendepunkt zu einer neuen Aera des Eisenbahnwesens, insbesondere zu einer Neugestaltung des Verkehrswesens eröffnen kann.

Die Forderung, billig und schnell zu fahren, d. h. billiger und schneller als bisher, hat etwas widersprechendes an sich. Man will weniger zahlen und dafür mehr haben, so wie der Strikeapostel der grossen Arbeitermasse predigt: Weniger Arbeitszeit, dafür aber mehr Lohn! Das ist ja modern, die Eisenbahnverwaltungen müssen sich mit der Forderung abfinden, so gut es geht und das weitere der Zukunft überlassen, dürfen aber nicht vergessen, dass sie vor Organisationsfragen von volkswirthschaftlicher Bedeutung gestellt sind; denn das Schlagwort der öffentlichen Meinung: „Billiger und schneller" wird nicht wieder verstummen.

Es ist nicht zu verkennen, dass zu den Problemen des idealen Sozialismus im Kampfe gegen die Sozialdemokratie, der sich mit der sittlichen und materiellen Hebung der unteren Volksklassen beschäftigt, auch der Wandel in den Formen des Verkehrs, des Güteraustausches gehört. Sollen die Lohnaufbesserungen der grossen Masse der arbeitenden Bevölkerung wirklich zur sittlichen Ausbildung, Verbesserung der physischen Daseinsbedingungen des einzelnen beitragen, so muss die Einnahmezunahme auch gleichbedeutend sein mit einer Vermehrung der Kaufkraft, also die Möglichkeit bieten, sich vollkommenere Lebensgenüsse zu beschaffen. Da aber der Preis der Waare nicht unwesentlich von dem Marktpreis der Arbeit abhängt, es aber nicht dahin kommen soll, dass die mit der Lohnzulage gewährte Wohlthat durch Vertheuerung der Lebensbedürfnisse wieder aufgehoben wird, so müssen andere Mittel gesucht werden, welche es gewährleisten, dass die Waare ungeachtet höherer Arbeitslöhne doch noch ebenso billig produzirt werden kann, wie vordem. Auf der Suche nach dem Dritten, der die Last erleichtern oder gar ganz übernehmen soll, richtet sich der Blick auch auf die Eisenbahnen.

Seitdem in vielen Ländern die Eisenbahnen verstaatlicht worden sind, ist es in manchen Kreisen zum Axiom geworden, zu behaupten, die Eisenbahnen dürften nur als Wohlfahrtsanstalten angesehen werden, aus denen der Staat entweder gar keinen oder nur einen unbedeutenden Nutzen ziehen soll. Das behaupten dieselben Leute, welche vorher die Verstaatlichung mit Wort und Schrift bekämpft haben. Ein solches Verlangen ist bei anderen Unternehmungen des Staates nie gestellt worden. Aber bei der überwiegenden Zahl von Staatsbahnen kommt das grosse Publikum leicht dahin, den Eisenbahnen ohne Ausnahme die ideale Bedeutung zuzumessen und die Verwaltungen allseitig zu bestürmen, Reisende und Güter billiger zu befördern, den Verwaltungen zuzumuthen, einen Sprung ins Dunkele zu thun. Die neuen Verkehrsapostel geberden sich zum Theil

wie Fanatiker, sie wollen über die Trümmer bewährter Einrichtungen und werthvoller Errungenschaften hinweg die neue Aera eröffnen, während der erfahrene Fachmann oder Politiker sich bemüht, den Weg zu finden, auf welchem alle betheiligten Interessen gleichmässige Berücksichtigung finden.

Nie soll man übersehen, dass die wirthschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen darin liegt, den Staat mit erhalten zu helfen. Das in den Eisenbahnen angelegte Kapital beträgt in manchen Ländern den grössten Theil des Staats- oder Nationalvermögens. Jede Einrichtung, welche nicht mit grösster Wahrscheinlichkeit eine Verbesserung oder doch mindestens eine Erhaltung der bisherigen Einnahme verspricht, ist zur Einführung nicht geeignet, mag sie noch so angepriesen werden und unter der Flagge der Nationalwohlfahrt segeln.

Das sind in allgemeinen Umrissen die zum Theil widerstreitenden Interessen, welche zur Beschreitung eines Weges nach einem Ziele vereinigt werden müssen, das Licht und Schatten gerecht für alle vertheilen soll. Welches ist der richtige Weg? — Den kann niemand berechnen, hier heist es versuchen und nicht etwa ängstlich im kleinen Maassstabe, nein im grossen Stil und diesen Versuch hat uns das Jahr 1890 gebracht, den Versuch mit dem Zonentarif.

Die im verflossenen Jahre auf den Ungarischen und Oesterreichischen Bahnen mit dem Zonentarif gemachten Erfahrungen versprechen eine wichtige Unterlage für die Beurtheilung der angeregten Neugestaltung des Verkehrswesens zu geben. Dass bei dem Zonentarif eine Zunahme der Frequenz stattgefunden hat, auch eine Vermehrung der Bruttoeinnahmen eingetreten ist, gilt als erwiesen und wenn die mit zunehmendem Verkehr unvermeidliche Erhöhung der Betriebsausgaben in angemessenen Grenzen sich bewegen sollte, so wird die Entscheidung in nicht allzu ferner Zeit spruchreif sein, ob der Zonentarif weitere Anwendung verdient. Der Stein ist ins Rollen gebracht, die Frage muss zum Austrag gebracht werden, ob diejenigen recht haben, welche in einer Ermässigung der Fahrpreise grosse Einnahmeausfälle vermuthen, oder diejenigen, welche günstige finanzielle Ergebnisse aus der grösseren Frequenz erwarten. Warten wir die im befreundeten Nachbarstaate gemachten Erfahrungen ruhig ab, prüfen wir kritischen Blickes, ob die dortigen Verhältnisse auch ohne weiteres eine Vergleichung mit den unsrigen zulassen und rufen wir uns stets ins Gedächtniss, dass der Zonentarif in Ungarn die dortigen Sätze erst auf das Niveau gebracht hat, welches in Deutschland schon seit Jahren angewendet wird. Wenn aber alle diese Erwägungen doch zu dem Ergebniss führen sollten, dass der Zonentarif einerseits das Reisen verbilligt, andererseits die Erträgnisse der Bahnen nicht schmälert, so werden die Erfahrungen des Jahres 1890 zu einer Neugestaltung unseres Verkehrswesens beitragen.

Es ist vielleicht nicht uninteressant, bei dieser Gelegenheit daran zu erinnern, dass schon im Jahre 1857/58 der Gedanke zu einer Tarifreform radikalster Art angeregt worden ist, und zwar von niemand anderem als von Napoleon III.

Herzog Ernst von Sachsen-Coburg-Gotha erzählt im zweiten Band seines Werkes „Aus meinem Leben und aus meiner Zeit“ mit dramatischer Schärfe:

— — — — — Als ich am Bahnhof ankam, fand ich eine Anzahl von Herren mit weisser Kravatte, welche bestimmt zu sein schienen, die Fahrt nach Fontainebleau mitzumachen, aber offenbar keine Jagdgäste waren. Als der Kaiser wenige Minuten nach mir am Bahnhof erschien, stellte er mir die Herren vor, es waren höhere Beamte von Eisenbahnen und mancherlei Geldgrössen. Er habe dieselben, sagte er, hierher beschieden, um auf der Fahrt einige Fragen und Projekte in Eisenbahn- und Postangelegenheiten zu besprechen, welche von der grössten Wichtigkeit wären und über welche er die Meinung dieser Herren wissen möchte.

Die letzteren schienen jedoch nicht gerade über diese Eröffnung des Kaisers sehr erfreut zu sein. Nachdem man im Salonwagen Platz genommen hatte, begann der Kaiser mit einer jokosen Einleitung von der Nothwendigkeit zu sprechen, dem Publikum das Reisen zu erleichtern. Er bemerkte, dass die Eisenbahnen noch lange nicht genug ihren wahren Zweck erfüllten und dass der Verkehr der Menschen im Vergleiche zu Waaren und Briefen viel zu kostspielig wäre. Er wollte daher einen Vorschlag machen und die Frage aufwerfen, ob es nicht möglich sei, dass man ohne Unterschied der Entfernungen auf eine und dieselbe Marke jede Beförderung einer Person von irgend einem Centrum bis an die Peripherie eines gewissen Kreises hin bewirken könnte, so zwar, dass es gestattet sein müsste, von Paris auf allen Bahnen bis zur Französischen Grenze zu gelangen, wobei es die Sache des Passagiers wäre, grösseren oder kleineren Gebrauch von seinem Fahrbillet zu machen. Der Kaiser meinte, es sei dieses eine natürliche Anwendung des Prinzips der Briefmarke auf den Personenverkehr. — — — Wie in Allem, was der Kaiser in Ueberlegung zog, zeigte er auch hier einen unverkennbaren Fernblick, aber in den Mitteln, die er zur Erreichung seiner Ziele anzuführen pflegte, lag eine gewisse Unklarheit, die es den Fachmännern leicht machte, ihm zu opponiren und die Unausführbarkeit seiner Ideen nachzuweisen. — — — — —

Also Napoleon III., der Prophet des Zonentarifs. 30 Jahre vergingen, ehe der Gedanke wieder aufgenommen und vereinzelt zur praktischen Erprobung verwerthet wurde. Dieser Umstand spricht mehr wie alles andere dafür, wie schwierig die Beurtheilung dieser Materie ist. Selbst der auf Popularität angewiesene Napoleon hat nicht gewagt, den Gedanken zu verwirklichen, obgleich er sicher sein durfte, den ungetheilten Beifall der grossen Masse und aller derjenigen Personen sofort zu ernten, die sich nicht scheuen, „va banque“ zu spielen.

Das verflossene Jahr zeichnet sich auch durch eine Umgestaltung des Personenzug-Fahrplans aus. Das Bestreben, schneller zu fahren, ist bei den meisten Verwaltungen zur Geltung gekommen. Die so oft gerühmte schnellere Fahrt einzelner Englischer und Amerikanischer Züge, welche aber nicht immer bei kritischer Untersuchung als wahr bestehen blieb, hatte in den Kreisen des Publikums die Ansicht erweckt, die Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ständen in ihren Leistungen nicht mehr auf der Höhe der Zeit. Die fabelhaftesten Angaben über die zulässige Anwendbarkeit höchster Geschwindigkeiten fanden willigen Glauben und auf einmal war bei uns alles schlecht und im Auslande alles besser! Hellseher setzten bereits das Dampfross ab und den elektrischen Strom an dessen Stelle. Aber in diesem Wust von Uebertreibungen war auch ein wahrer Kern. Manche Zugverbindungen waren verbesserungsbedürftig und dieser Erkenntniss haben sich die Eisenbahnverwaltungen nicht verschlossen und in den durch die Vorschriften für die Betriebssicherheit gewiesenen Grenzen dem Wunsche der Bevölkerung im weitesten Umfange Rechnung getragen.

Der Sommerfahrplan 1890 brachte unter anderem neue Schnellzugverbindungen für die Strecken Berlin-Köln, Leipzig-Köln, Hamburg-Frankfurt a/M., Berlin-Hamburg, Berlin-Rom, sowie eine tägliche Zugverbindung Berlin-Konstantinopel. Die neuen Züge sind beim reisenden Publikum schnell beliebt geworden.

Aber die Forderungen, schneller zu fahren, werden nicht aufhören und die Eisenbahnverwaltungen werden dahin gedrängt, die Linien in technischer Beziehung leistungsfähiger zu machen; denn die Grenze des Möglichen bei den bestehenden Einrichtungen ist bald erreicht. Das Letztere wollen zwar die meisten „Rufer im Streit“ nicht glauben. Sie bespötteln die erhobenen Einwendungen als fachmännische Engherzigkeit und können von sich rühmen, dass ihr Blick durch Sachkenntniss nicht getrübt ist. Es ist ja auch sehr bequem, eine Sache durchzusetzen zu versuchen, für welche man weder Verantwortung hat noch übernimmt. Geht aber die Sache schief, so sind diese Vertreter der Volksstimme die ersten, welche die Anklage gegen die Verwaltungen erheben würden.

Bei dieser Sachlage entspricht es durchaus dem Geiste weiser Vorsorge, wenn unsere Eisenbahnverwaltungen bestrebt sind, rechtzeitig die Einrichtungen vorzubereiten, welche die sichere Ausübung der an die Leistungsfähigkeit der Bahnen herantretenden grösseren Forderungen zu gewährleisten versprechen. Fragen, wie die der Verstärkung des Oberbaues werden nicht mehr von der Tagesordnung verschwinden. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven, die der Trag-

fähigkeit der Güterwagen, die weitere Vervollkommnung der Bremsvorrichtungen sind Einrichtungen, welche im verflossenen Jahre theils zur endgültigen Festsetzung, theils unmittelbar zur Ausführung gelangten und der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat bei seinem vorjährigen Preisausschreiben für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen Aufgaben gestellt, welche die oben erwähnten Gebiete vielfach berühren, gewiss ein Beweis dafür, wie ernstlich die Eisenbahnen bestrebt sind, sich für die Zukunft zu wappnen.

Wenn wir auf das Jahr 1890 zurückblicken, so werden wir uns an die Vollendung und Inbetriebnahme der stolzesten Brücke der Welt, der über den Firth of Forth erinnern. Der 4. März 1890 war ein Ehrentag für die Ingenieurkunst. Ein grosses Friedenswerk war vollendet. Dankbar können die Völker zu den Lenkern der Staaten aufblicken, welche ihnen die Segnungen des Friedens erhielten und mit ungetrübter Hoffnung wollen wir in die Zukunft schauen, wenn auch die Mac Kinley-Bill, die Karrikatur Amerikanischer Selbstsucht, den Europäischen Handel bedrückt und in den Handelsbeziehungen der Nationen eine Unsicherheit gebracht hat, die selbst in unserem schnelleilenden Jahrhundert kaum in kurzer Frist verschwinden und sich ausgleichen wird.

Geben wir aber nach den ernsten Betrachtungen auch der komischen Figur ihr Recht. So einen kleinen Zopf kann der Deutsche Michel immer noch nicht entbehren. Die böse Welt scherzt: Wenn zwei Deutsche zusammen sind, so haben sie drei verschiedene Ansichten. Wenn die Deutschen Eisenbahnverwaltungen und maassgebenden Fachbehörden die Einführung einer einheitlichen Zeitrechnung empfehlen, so können die übrigen Instanzen oder das Publikum die Nothwendigkeit nicht anerkennen. Man weiss nicht warum, aber man will nicht, betrachtet im günstigsten Falle die Frage als Sentimentssache; denn „der Zopf, der hängt ihm hinten."

Zwückauer empfahl neulich, die Eisenbahnverwaltungen möchten gegen die Einführung einer einheitlichen Zeitrechnung energisch protestiren; „denn dann sünd sü ühr sicher." Aber kann man den Mann ernst nehmen? K.

Die Lokalbahn von Neusorg nach Fichtelberg.

Als zweite von den 11 Bayerischen Lokalbahnen, deren Herstellung mit Gesetz vom 30. April 1888 genehmigt ist, wurde am 20. Dezember v. J. die Lokalbahn Neusorg-Fichtelberg dem öffentlichen Verkehre übergeben. Diese Bahnlinie soll den oberen Theil des Fichtelnaabthales, dessen Erzeugnisse bisher in Neusorg (Station der Bahnstrecke Kirchenlaibach-Markt Redwitz) zur Bahn gelangten, dem Bahnverkehr unmittelbar erschliessen; sie ist bestimmt, die Ausfuhr des Brenn- und Bauholzes, der Sägewaaren, der Granit- und Syenit-(Grün-)steine, von welchen sich grosse Lager vorfinden, durch Ermöglichung eines billigen Massentransportes zu erleichtern, ferner für die vorhandene Industrie (Glas- und Glasperlenfabrikation, dann Spiegelschleiferei), sowie für neue Industriezweige (Syenitschleiferei) günstigere, einen Wettbewerb ermöglichende Bedingungen zu schaffen, hiermit aber der im Ganzen armen Bevölkerung dieses Theils des Fichtelgebirges neuen Verdienst zuzuführen. Auch auf eine Ausbeute oder Wiederinbetriebsetzung der vorhandenen Eisensteinlager und Gruben glauben die Betheiligten hoffen zu dürfen.

Da bei der Lokalbahn Neusorg-Fichtelberg vorzugsweise auf die Verfrachtung von Massengütern, als Bauholz, Stangen, schweren Quadern und vielleicht von Eisenerz zu rechnen ist, die Bahn eine nur geringe Länge besitzt und die Bodengestaltung nicht einmal die Anwendung des kleinsten Bogenhalbmessers der Normalspur von 150 m erforderte, so konnte eine schmalspurige Anlage von vornherein nicht in Frage kommen und ist dieselbe daher vollspurig erbaut.

Ueber die technischen Verhältnisse der Bahn ist folgendes anzuführen:

Die Bahn verlässt die 60 m über der Thalsohle der Fichtelnaab liegende Station Neusorg auf der Westseite, verfolgt auf nahezu ½ km Länge mit 6,7 ‰ fallend die Trasse der Hauptbahn gegen Kirchenlaibach, trennt sich sodann von der sich südlich wendenden Hauptbahn und fällt am linksseitigen Thalhange mit einer Neigung von 25 ‰ auf die Thalsohle der Fichtelnaab herab, auf welcher sie sich neben der Distriktsstrasse bis Kilometer 3 bewegt. Von hier ab zwingt die Lage des Ortes Ebnath, da dessen Häuser bis an die Fichtelnaab herantreten und das Thal absperren, die Linie auch nicht auf der Ortsstrasse geführt werden konnte, die Bahn zum Verlassen der Thalsohle, indem sie sich über die Ortschaft Ebnath erhebt und dieselbe östlich umgeht. Sodann fällt die Bahn wieder zur Thalsohle und zur Haltestelle Ebnath an der Strasse nach Nagel mit einer Neigung von 25 ‰ herab. Unmittelbar hinter dieser Haltestelle überschreitet die Bahn den Gregnitzbach, gelangt neben der Distriktsstrasse ziehend zu der von Kemnath nach Wunsiedel führenden Staatsstrasse, welche sie bei Grünberg, woselbst die Haltestelle Brand i. F. angelegt wurde, überkreuzt. Von hier steigt sie weiter in dem nunmehr von der Distriktsstrasse verlassenen Fichtelnaabthale bis zu der Haltestelle Unterlind an und erreicht an dem linksseitigen Thalhange, mit der Steigung von 25 ‰ sich entwickelnd, die dicht unterhalb der Ortschaft Fichtelberg vor deren ersten Häusern unweit der Strasse errichtete Endstation Fichtelberg in einer Meereshöhe von 650,75 m.

Die Länge der Linie misst 14,76 km, jene der Luftlinie 11 km. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 200 m. Auf der Bahn können deshalb nur Wagen mit nicht mehr als 4 m festem Radstand verkehren. Ebenso können auf die Lokalbahn Wagen mit mehr als 9000 kg Bruttolast für die Achse nicht übergehen. Die Erdarbeiten waren mittlere; es trafen 7,0 cbm auf das laufende Meter. An grösseren Kunstbauten, da die Fichtelnaab nicht überschritten wurde, einzig die Bahnbrücke über den Gregnitzbach zu erwähnen. Der für einen Raddruck von 5 t konstruirte Oberbau besteht aus Stahlschienen, die auf eisernen Langschwellen befestigt sind. Die Bahn ist nicht bewacht und mit Einfriedigungen und Schranken nicht versehen. Ausser der Endstation Fichtelberg sind noch die Haltestellen Unterlind, Brand i. F. und Ebnath für Güterabfertigung eingerichtet und wurden diese Verkehrsstellen unter sich und mit der Anschlussstation Neusorg durch eine Telephonleitung verbunden. Im Bahnhofe Fichtelberg befindet sich ein einstöckiges Aufnahmegebäude, welches einen Warte- und Dienstraum nebst der Wohnung für den Expedienten enthält; der an das Gebäude anschliessende Güterschuppen mit überdecktem Ladepodium ist vom Dienstraume des Expedienten aus direkt zugänglich. Ferner ist in Fichtelberg vorhanden ein Oekonomiegebäude (Holzlegen, Waschküche und Bedürfnissanstalten umfassend), eine Lokomotivremise mit 2 Ständen, kleiner Werkstätte, Führerstube, Wasserreservoir und Dienstwohnung für den Heizer und Maschinenhaustaglöhner, sodann eine Ladeschablone, eine Bodenwaage mit Spurkranzhebung in ununterbrochener Fahrbahn (System Henzel) und endlich ein erhöhter Lager- und Ladeplatz mit 2200 qm Fläche zur Holz- und Steinverladung. Auf den obengenannten Zwischenstationen, an welchen der Dienst von Bahnagenten besorgt wird, wurden einthorige Ladeschuppen mit angebautem kleinen Dienst- und Warteraum hergestellt. Die letzterwähnten Räume werden durch einen gemeinschaftlichen, in die Zwischenwand eingelassenen Ofen geheizt. Die Ladeschuppen sind zum Zwecke der Aufnahme von Beleuchtungs- und Feuerungsmaterial, sowie von Werkzeug unterkellert.

Die Geleisanlage in den Haltestellen ist in der Weise ausgeführt, dass das an das durchgehende Hauptgeleis mit 2 Wechseln beiderseits anschliessende Seitengeleis zu dem Ladeschuppen herangezogen wurde, damit die einfahrenden Züge, im Falle Stückgüter ein- oder ausgeladen werden sollen, behufs Erleichterung und Beschleunigung der Arbeit unmittelbar vor dem Ladepodium des Güterschuppens anhalten können.

Die gesammten vom Staate zu bestreitenden Baukosten beziffern 809 000 ℳ. oder 54 820 ℳ. für das Kilometer; für Grunderwerbung und Lastenablösung hatten die Interessenten mit 59 800 ℳ. aufzukommen.

Als Betriebsleiter der Lokalbahn hat der Vorstand der Anschlussstation Neusorg zu fungiren. Das in Fichtelberg stationirte Dienstpersonal besteht aus 1 Expedienten, 1 Lokomotivführer, 1 fahrberechtigten Heizer, 1 Maschinenhaustaglöhner (zugleich Hilfsheizer und Bremser) und 2 Bediensteten für die Zugbegleitung, sowie zur Beihilfe in den Lade- und Expeditionsgeschäften.

Die Bahn besitzt 2 Tenderlokomotiven mit je 22 t Dienstgewicht, ferner 2 Personenwagen II./III. Klasse, 2 Personen-

wagen III. Klasse, 2 kombinirte Dienst- und Bahnpostwagen 2 Stückgut- bezw. Gepäckwagen. Das Wagenmaterial ist nach dem Interkommunikationssystem gebaut, mit der Luftsauge-(Hardy-) Bremse ausgerüstet und für Dampfheizung eingerichtet. Es verkehren vorerst nur 2 Züge in jeder Richtung mit einer durch die vorhandenen Steigungen und die Neuheit des Unterbaues bedingten mittleren Fahrgeschwindigkeit von 16 km in der Stunde; die Gesammtfahrzeit eines jeden Zuges beträgt 1 Stunde. Die Bahnunterhaltung wird auf die Dauer des ersten Betriebsjahres von der bauleitenden Königlichen Eisenbahnbausektion Hof besorgt; später fällt diese Aufgabe dem Betriebsleiter zu, dem zur Ueberwachung der Regulirungs- und Reparaturarbeiten, sowie zur Streckenbegehung ein Bahnaufseher beigegeben wird.

Die Dienstführung regelt sich im übrigen gemäss den Bestimmungen der Bahnordnung für Bayerische Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung und nach den in dieser Zeitung schon früher erörterten Grundsätzen und Vorschriften für den Betrieb der Bayerischen Lokalbahnen. A.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 23,648 km lange Strecke Laibach-Stein der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche am 5. Dezember v. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5542 vom 29. Dezember v. J. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 30. Dezember v. J.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Rückschau auf das Jahr 1890.

Die in der vorjährigen Rückschau (Nr. 2. S. 13, 14 vorig. Jahrg. d. Ztg.) für das abgelaufene Jahr vorausgesehenen günstigen Aussichten haben sich bestätigt. Weniger war es die Gunst der materiellen und äusserlichen Verhältnisse als die zweckbewusste Thätigkeit der Handelsministerien und der Bahnverwaltungen beider Reichshälften, welche dieses Ergebniss herbeiführten. Zwar hat ein reicherer Erntesegen das Land befruchtet, aber dessen Verwerthung wird durch die Zollschranken unserer Nachbarstaaten erschwert, furchtbare Ueberschwemmungen und eine ungewöhnlich grosse Anzahl von zumeist durch Elementarereignisse verursachten Unglücksfällen haben den Verkehr stellenweise längere Zeit hindurch gehemmt. Andererseits haben die verschiedenen gesetzgebenden Körperschaften durch ihre mitunter mehr von Wohlwollen als von Einsicht zeugenden zahlreichen Anträge jedenfalls dargethan, dass sie in der Entwickelung des Bahnwesens den Hauptfaktor unserer wirthschaftlichen Besserung erblicken. Ausser den Gesetzen über den Kreuzer-Zonentarif und über die Verlängerung der Wirksamkeit des Lokalbahngesetzes sind in Oesterreich eine grosse Anzahl von Verordnungen und Vorschriften über alle Zweige des Bahndienstes erflossen, während in Ungarn ausser einer gleichen Fürsorge der Regierung sehr viele Gesetzartikel über Verstaatlichungen und Konzessionirungen von Eisenbahnen zu verzeichnen sind; mit richtigem Blicke haben beide Regierungen die einzelnen Verstaatlichungen angebahnt bezw. durchgeführt. Andererseits sind die befürchteten Reibungen zwischen den Staats- und Privatbahnen durch ein opferwilliges Entgegenkommen der beiderseitigen Verwaltungen selbst da, wo einander gleich berechtigte, mitunter ausschliessende Interessen gegenüberstanden, in billiger Weise geordnet worden. Werden für November und Dezember die zuletzt für Oktober 1890 veröffentlichten Betriebseinnahmen (Nr. 100 S. 988—89 d. Ztg.) in gleicher Höhe angenommen, so dürften dieselben zu Ende des Jahres zusammen 301 Millionen Gulden mehr als im Jahre 1889 betragen.

In der Oesterreichischen Reichshälfte wurden 314.4 km Bahnlinien ausser der Abzweigung der Gödinger Lokalbahn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn konzessionirt. Dem öffentlichen Verkehre wurden in Oesterreich 140,33 km und in Ungarn 371.9 km übergeben. Aus dem Budgetexposé des K. K. Finanzministers mögen noch folgende Angaben zur Ergänzung des Bildes der fortschreitenden Entwickelung des Bahnverkehres dienen. Der auswärtige Handel weist von Jahr zu Jahr eine an Menge und Werth zunehmende Ausfuhr aus. Dazu kommt die Steigerung des Verkehrs auf den Eisenbahnen. Das Gebiet mancher Ausfuhrwaaren erfährt eine fortwährende Erweiterung. Artikel, von welchen noch vor wenigen Jahren minimale Quantitäten exportirt wurden, liefern heute grosse Ziffern, sowohl was den Werth, als was die Menge anbelangt, und namentlich treten die sogenannten Hilfsstoffe immer mehr in den Vordergrund. Besonders steht der inländische Bergbau immer mehr in erster Reihe, was die Ausfuhrmenge betrifft. So hat z. B. der Eisenerzexport in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres einen Umfang erreicht, der den Ausfuhrziffern der drei Jahre 1886, 1887 und 1888 zusammengenommen nahekommt. Braunkohle figurirt mit einer Exportziffer wie nie zuvor. Den Glanzpunkt in unseren Exportlisten bilden die Ziffern der Zuckerausfuhr. Der Aussenhandel in seiner Gesammtheit liefert ein zufriedenstellendes Bild. Eine Unterbilanz ist schon seit vielen Jahren nicht mehr zum Vorschein gekommen.

Die Zahl der von den Oesterreichischen Bahnen beförderten Personen betrug 1887 52 Millionen, 1888 54.5 Millionen, 1889 58,7 Millionen. Von Waarengütern wurden 1887 57.6, 1888 64,6 1889 71,6 Millionen Tonnen verfrachtet. Die Zunahme betrug somit im ersteren Falle 6,7 Millionen Personen, im letzteren Falle 14 Millionen Tonnen. Die Betriebseinnahmen der Oesterreichischen Bahnen erhöhten sich in denselben drei Jahren von 176.4 Millionen Gulden auf 187.8 Millionen Gulden und 205.7 Millionen Gulden, 1889 somit günstiger um 29 Millionen Gulden als 1887. — (Wie oben bemerkt, dürfte das Einnahmeplus für 1890 über 21 Millionen Gulden betragen.) Indem wir die ebenfalls günstige finanzielle Rückschau für 1890 zum Schlusse des Berichtes folgen lassen, dürfen wir uns wohl der Hoffnung hingeben, dass sich auch für das Jahr 1891 die besten Aussichten eröffnen werden, wozu der ungestörte Fortgang der zollpolitischen Verhandlungen mit Deutschland, die Verlängerung des Zollvertrages mit Italien auf ein weiteres Jahr, die Viehkonvention mit der Schweiz u. a. m. mit beitragen werden.

Die Statistik des auswärtigen Handels.

Zu dem hierüber im R.-G.-Bl. Nr. 132 publizirten Oesterreichischen Gesetze vom 26. Juni 1890 wurden die am 1. Januar 1891 in Wirksamkeit tretenden Durchführungsbestimmungen im R.-G.-Bl. Nr. 213 und zugleich im Verordnungsbl. für Eisenb. u. Schifff. Nr. 147 d. J. veröffentlicht. Diese Bestimmungen sind so umständlich, dass es unmöglich ist, davon einen genügenden Auszug wiederzugeben. Da aber alle Waaren und Gegenstände, welche im Handelsverkehre mit dem Zollauslande in der Ein-, Aus- oder Durchfuhr bei einem K. K. Zoll- oder Postamte zollamtlich erklärt werden, diesen Bestimmungen unterliegen, so muss sich der ausländische Verkehr mit denselben ohnehin genau bekannt machen.

Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Züge beim Befahren der Wechsel gegen die Spitze.

Seitens der Direktorenkonferenz wurde eine diesbezügliche Aenderung des Punktes 115 im Art. 23 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe beantragt. Infolgedessen wurde einvernehmlich zwischen beiden Handelsministerien die erwähnte Vorschrift wie folgt abgeändert: „Die Fahrt der Schnell- und Personenzüge durch jene Stationen, in welchen diese Züge nicht anhalten, hat in der Regel auf dem Hauptgeleise zu erfolgen und darf, wenn Wechsel gegen die Spitze zu passiren sind, mit höchstens 30 km Geschwindigkeit in der Stunde bewerkstelligt werden. Diese Geschwindigkeit darf bei Zügen, welche in der betreffenden Strecke mit einer grösseren Fahrgeschwindigkeit verkehren, bis zu dieser, aber nicht auf mehr als 50 km in der Stunde erhöht werden, wenn die gegen die Spitze zu befahrenden Wechsel vollkommen versichert bezw. verlässlich gesperrt sind. Obwalten ungünstige Verhältnisse, so darf auch die Fahrgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde nicht zur Anwendung kommen, sondern sie muss nach Maassgabe der Umstände herabgemindert werden. Dasselbe gilt für das Befahren der Wechsel auf der Strecke.“

Bildung einer Aktiengesellschaft aus vier Ungarischen Lokalbahnen.

Die Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft hat die Bauführung der Lokalbahn Csáktornya-Zala-Szent-Iván-Egerszeg-Ukk, welche bereits dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, Sümeg-Tapolczan und Pressburg-Steinamanger ohne Inanspruchnahme des börsenmässigen Kredites aus eigenen Mitteln bestritten und sich darauf beschränkt, Interimsscheine auf die zukünftigen Titres auszugeben. Da nun die genannte Baufirma nicht nur die drei obgenannten Eisenbahnunternehmungen, sondern auch die gleichfalls von ihr gegründete und auch bereits finanzirte Lokalbahn Boba-Janosháza-Sümeg zu einer sämmtliche vier Eisenbahnunternehmungen in sich vereinigenden Lokalbahn-Aktiengesellschaft mit einheitlichen Titres umzuwandeln gedenkt, hat sie den Beschluss gefasst, die Besitzer der Interimsscheine der ersteren drei Eisenbahnen, sowie die Besitzer der Stamm- und Prioritätsaktien der Lokalbahn Boba-Janosháza-Sümeg zu einer Generalversammlung zu laden, deren Verhandlungsgegenstand die Erledigung der Frage der Konstituirung einer unter der Aegide der Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft zu gründenden Aktiengesellschaft sein wird.

Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

In der Versammlung des Klubs der Eisenbahnbeamten hielt Dr. Josef Schwab, Sekretär der Nordbahn (dessen diesbezügliches Werk in dieser Zeitung bereits besprochen wurde), einen Vortrag über das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. In der Einleitung bezeichnete der Vortragende das internationale Uebereinkommen als ein Frachtrechts-Gesetzbuch, welches in Hinkunft auf alle privatrechtlichen Verhältnisse bei internationalen Eisenbahntransporten seines Geltungsgebietes ausschliesslich als Norm zu gelten habe und wandte sich sodann der Besprechung der Aufgaben zu, welche der Regierung und den Eisenbahnen vor Einführung des Uebereinkommens erwachsen. Diese ersteren ergeben sich aus den Mängeln des Uebereinkommens und aus dem Umstande, dass es nicht auch für den internen Eisenbahnverkehr gelten soll. Mit Rücksicht auf die Fehler des Uebereinkommens einerseits und auf die Geltung des Oesterreichischen Betriebsreglements für den Verkehr mit den Balkanländern, welche dem Uebereinkommen vorläufig nicht angehören, andererseits, hält Dr. Schwab es für nicht rathsam, dass das Uebereinkommen in Oesterreich auf den internen Verkehr ausgedehnt werde. Aus dem nothwendigen Bestande zweier Frachtrechte ergebe sich aber die Verpflichtung für die Regierung, positive Bestimmungen zu schaffen, welche für den Fall zu gelten hätten, wenn ein internationaler Transport durch Verfügung des Absenders nachträglich in einen internen umgewandelt werde. Weitere Aufgaben der Regierung entsprängen aus den unklaren Begriffen und Ausdrücken des Uebereinkommens*), die eine authentische Interpretation erfordern sollen. Endlich hätte die Regierung hinsichtlich jener Bestimmungen einzugreifen, welche ihr einen gewissen Spielraum lassen, wie zum Beispiel die über die Gewähr bezüglich Festsetzung der Maximal-Lieferfrist. Was nun die Aufgaben der Eisenbahnen anbelangt, so würden durch die Einführung des Uebereinkommens vier Gebiete des Eisenbahndienstes besonders stark berührt: 1. der Transport- und Manipulationsdienst; 2. der Reklamationsdienst; 3. das Tarifwesen und 4. das Abrechnungsverfahren. Redner zeigt an der Hand einzelner Bestimmungen den Einfluss, welchen dieselben auf die angeführten Gebiete ausüben und gelangt zur Folgerung, dass vor der Durchführung des jüngst abgeschlossenen Vertrages noch von allen betheiligten Faktoren ein grosses Stück Arbeit zu verrichten sei.

(Dem Vernehmen nach finden zwischen den beiderseitigen Handelsministerien bereits Verhandlungen über die unter Zuziehung der Bahnverwaltungen beabsichtigte Revision des Betriebsreglements statt.)

Priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Uebernahme des Betriebes der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Celakovic-Mochov und der Schleppbahn von Neratovic nach Elbekostelec.

Vom 1. Januar 1891 angefangen wird der Betrieb der im Besitze der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft befindlichen Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe - Celakovic-Mochov sowie der Schleppbahn von Neratovic nach Elbekostelec, welcher bisher von den K. K. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen versehen wurde, von der priv. Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft geführt werden.

In den, auf der genannten Lokalbahn derzeit geltenden Tarifen und Fahrordnungen treten durch den Wechsel der Betriebsführung bis auf weiteres keine Aenderungen ein.

Finanzielle Rückschau 1890.

Die Geschäftslosigkeit der abgelaufenen Feiertagswoche gewährt den Raum für eine solche Rückschau. Handel und Spekulation waren ungeachtet der politischen Ruhe im ganzen Jahre fortwährenden Wechselfällen unterworfen. Auf jedes Steigen der Werthpapiere folgte bald ein Rückschlag und darauf wieder bald die Erholung. Die Bahnaktien insbesondere wurden durch die Börsenkrisen in Berlin, London und Newyork, durch die Strikes der Grubenarbeiter, durch die Geldknappheit, die Erhöhung des Zinsfusses, die grossen Ueberschwemmungen, die Mac Kinley-Bill, die besonders auf die Prioritäten Einfluss nehmende Silberhausse u. a. m. empfindlich berührt. Dagegen fand in Böhmischen und anderen Bahnen, über welche Verstaatlichungsgerüchte in Umlauf waren, ein starkes Spiel statt, während das rapide Sinken der Goldwährung den Absatz der heimischen Werthe im Ausland erschwerte. Dessenungeachtet erweist die folgende vergleichende Zusammenstellung der Kurse unserer internationalen Bahnaktien zu Ende 1889 und 1890 eine mehr oder minder bedeutende Steigerung u. zw.:

	1889	1890	Differenz
Buschtêhrader Lit. A. . . .	1045	1160	+ 115
„ „ B. . . .	407	473	+ 66
Kaiser Ferdinands-Nordb. .	2575	2775	+ 200
Elbethalbahn	213	221.75	+ 8.75
Nordwestbahn	187	214.75	+ 27.75
Staatsbahn	231	239.25	+ 8.25
Südbahn	132	133.30	+ 1.30

Während der 4 Tage, die seit der Zusammenstellung dieser Kurse (27. Dezember) bis zu Neujahr laufen, dürfte in Nordbahnaktien eine weitere Steigerung infolge dessen eintreten, dass ihr für den beabsichtigten Verkauf ihrer Kohlenwerke eine Offerte von 10 Millionen Gulden seitens des Grafen Larisch gemacht wurde, nachdem sie bisher hierüber mit der Kreditanstalt auf Grund des Kaufangebotes derselben von 8 Millionen Gulden verhandelt, aber noch nicht abgeschlossen hat.

*) Man vergl. dagegen die Ausführungen in den Aufsätzen „Die Revision des Vereins-Reglements“ in Nr. 100 S. 983 fg. und Nr. 101 S. 995 fg. vor. Jahrg. d. Ztg.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Centralbahn.

Der Verwaltungsrath der Schweizerischen Centralbahn genehmigte in seiner Sitzung vom 16. Dezember v. J. die ihm vorgelegten Budgets der Bauausgaben und der Betriebsausgaben für das Jahr 1891. Die in Aussicht genommenen Bauausgaben betreffen grösstentheils Objekte, deren Bau schon früher beschlossen wurde: etwa $1^3/_4$ Millionen Francs für den im Bau begriffenen von der Jura-Simplonbahn mitbenutzten Bahnhof Bern, etwa 1 Million für die in Angriff genommene neue Linie Stein-Coblenz, etwa $^3/_4$ Millionen für Erweiterung verschiedener Stationen, Erstellung von Brückenwaagen, Weichenverriegelungen usw., endlich etwa $^3/_4$ Millionen für Vermehrung des Rollmaterials.

Strasseneisenbahn von Schwyz nach Seewen und von Schwyz nach Brunnen.

Die Schweizerische Bundesversammlung hat den Herren von Hettlingen, Kälin, Reichlin, Konst. von Hettlingen, Styger, von Müller und Theiler, sämmtlich in Schwyz, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau einer schmalspurigen Strasseneisenbahn von Schwyz nach Seewen und von Schwyz nach Brunnen ertheilt. — Für diese Bahnanlage wird, mit Ausnahme des Ueberganges über den Murttafluss bei Ibach, überall der bestehende Strassenkörper verwendet. Der Oberbau besteht aus Schwellen und Schienen von Stahl, letztere im Gewicht von 12 kg für das laufende Meter. Es ist eine Spurweite 75 cm in Aussicht genommen. Die Länge der Bahn beträgt 7 000 m, wovon 5 740 m in Geraden und 1 260 m in Kurven zu liegen kommen. — An Rollmaterial sind vorgesehen: zunächst 4 Dampflokomotiven mit etwa 12 t Dienstgewicht; für den Personentransport 2 verschiedene Wagentypen, nämlich 2 Tramwaywagen zu je 16 Sitzplätzen im Innern und 8 Stehplätzen auf der Plattform, und 6 Wagen ohne Seitenwände zu 56 Sitzplätzen, gleich oder ähnlich denjenigen, welche auf der Décauville-Eisenbahn an der Pariser Ausstellung 1889 im Betrieb waren. Dieser letztere Typus soll hauptsächlich während der Saison an schönen Tagen zwischen Schwyz und Brunnen zur Verwendung kommen, während die geschlossenen Wagen für den Dienst bei schlechtem Wetter und namentlich für den Winterdienst bestimmt sind. Für die ganze Bahnanlage einschliesslich Beschaffung des Rollmaterials sind die Kosten zu 3 500 000 Frcs. berechnet worden.

Uebertragung der Konzession für eine Eisenbahn von Le Pont nach Vallorbes an die Jura-Simplonbahn-Gesellschaft.

Die Jura-Simplonbahn-Gesellschaft hat um den Preis von 1 120 000 Frcs. die Eisenbahnlinie von Le Pont nach Vallorbes erworben und hat die Schweizerische Bundesversammlung diese Uebertragung gutgeheissen unter folgenden Bedingungen: a) Bezüglich der Tarife wird die Jura-Simplonbahn-Gesellschaft bei ihrer Erklärung behaftet, auf der Linie Pont-Vallorbes die nämlichen kilometrischen Taxen wie auf ihrem übrigen Netz einführen zu wollen, wogegen ihr für die Taxberechnung ein Zuschlag von 50% zu den wirklichen Längen bewilligt wird. b) Für den Rückkauf treten an Stelle der in der genannten Konzession enthaltenen Bestimmungen diejenigen des Bundesbeschlusses, betreffend Uebertragung der Konzessionen der Westschweizerischen und Simplonbahn usw. an die Jura-Simplonbahn vom 19. Dezember 1889.

Kreisschreiben an die Schweizerischen Eisenbahnen mit Lokomotivbetrieb.

Die infolge eines Unfalls (Verletzung eines Heizers am Auge durch Glassplitter) angeordnete Untersuchung hat ergeben, dass eine Anzahl Lokomotiven einzelner

Verwaltungen ohne Schutzgitter um die Wasserstandgläser sind, oder auch solche, wenn vorhanden, aus Nachlässigkeit und Bequemlichkeit nicht angebracht werden. Das Schweizerische Eisenbahndepartement hat darum in einem Kreisschreiben die Verwaltungen aufgefordert, diese Schutzvorrichtungen für alle Lokomotiven zu beschaffen und anzubringen, wobei dasselbe noch bemerkt, dass das blosse Vorhandensein zur Verhinderung von Unfällen nicht genügt, und dass die Verwaltungen für deren jederzeitige Anwendung verantwortlich seien.

Uebertragung der Konzessionen für eine Eisenbahn von Etzweilen nach Schaffhausen an die Nordostbahn-Gesellschaft.

Die Schweizerische Bundesversammlung hat auf die Gesuche der Nordostbahn-Gesellschaft und des Verwaltungsrathes der Gesellschaft Etzweilen-Schaffhausen beschlossen, die nachstehend genannten Konzessionen:

a) des Standes Thurgau für eine Eisenbahn von Etzweilen nach Feuerthalen, bezw. Schaffhausen, so weit dieselbe Thurgauisches Gebiet berührt;

b) des Standes Zürich für die gleiche Eisenbahn, soweit dieselbe Zürcherisches Gebiet berührt;

c) des Bundes für eine Eisenbahn von der Zürcherisch-Schaffhausischen Grenze bei Feuerthalen bis zum Bahnhof Schaffhausen

vorbehaltlich der bestehenden und künftigen Vorschriften auf die Nordostbahn-Gesellschaft zu übertragen.

Aus Frankreich.

Die Französischen Wasserstrassen.

Der mehrfach in Frankreich hervorgetretene Wunsch, den den Eisenbahnen von den Wasserstrassen bereiteten Wettbewerb durch Einführung einer Schifffahrtsabgabe zu bekämpfen, muss auch des Eisenbahners Aufmerksamkeit auf die Entwickelung und jetzige Lage der Wasserwege lenken; der von dem Brücken- und Wegebau-Oberingenieur Holtz dem vierten internationalen Binnenschifffahrts-Kongresse in Manchester erstattete Bericht, dem wir den folgenden kurzen Auszug entlehnt haben, befriedigt das Belehrungsbedürfniss in reichem Maasse.

Bis zum 16. Jahrhundert hat Frankreich keine ernstliche Anstrengung zur Entwickelung seiner Binnenschifffahrt gemacht; erst als die Staatsgewalt stärker geworden und ganz ins Königthum aufgegangen war, konnte sie sich wirksamer äussern. Die ersten Kanäle waren die von Briare und Languedoc (der spätere Südkanal), es folgten der Mittellandkanal (canal du centre) und diejenigen von Bourgogne und der Freigrafschaft; die Konzessionen wurden nicht selten an Mitglieder der Herrscherfamilie oder Personen des Hofes als Lehen oder als ein lebenslängliches unentziehbares Geschenk verliehen, um ihnen einen Vermögensvortheil zuzuwenden. Beim Sturze des Königthums waren 1 770 km Kanäle genehmigt und davon etwa 1 000 km im Betriebe.

Die Revolution erklärte die meisten Kanäle für Staatseigenthum und schaffte die Wasserzölle ab, wodurch aber auch die Mittel zur Unterhaltung der Wasserstrassen verschwanden. Unter Napoleons Verwaltung wurden durch Gesetz vom 30. Floréal des Jahres X (20. Mai 1802) bezw. durch Erlass vom 30. Prairial des Jahres XI Schifffahrtsabgaben eingeführt, welche ausschliesslich zur Unterhaltung und Verbesserung der betreffenden Wasserstrasse dienen sollten; allein die fortwährenden Kriege zehrten auch diese Mittel mit auf. Man verkaufte mehrere Kanäle und als das Königthum wieder hergestellt wurde, waren von den zum Bau vorbereiteten 1 000 km neuer Kanäle nur 200 km dem Betriebe übergeben.

Das Gesetz vom 24. März 1825 sicherte die Kanalunterhaltung durch die eingeführten Abgaben, doch war bei den geringen Staatsmitteln an einen weiteren Ausbau nicht zu denken; man verschaffte sich daher unter Verpfändung der Schifffahrtsabgaben durch Anleihen 149 000 000 Frcs., mit deren Hilfe man 900 km Kanäle betriebsfähig herstellte. Unter der Regierung Louis Philipps (1830—1848) wurden neben den Beihilfen von Departements, Städten und Privatpersonen 341 000 000 Frcs. den Wasserbauten gewidmet und dadurch einerseits neben bedeutenden Flussverbesserungen eine Ausdehnung des Kanalnetzes um 2 000 km, andererseits die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben erreicht, so dass seitdem die Unterhaltungs- und Ausbesserungsarbeiten durch die gewöhnlichen, die Neubauten und Verbesserungen durch ausserordentliche Mittel des Staatshaushalts beschafft werden.

Die Revolution von 1848, die ihr nachfolgenden anhaltenden Geschäftsstockungen und die Verwendung aller verfügbaren Mittel auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes, welches die Kanäle überflüssig zu machen schienen, waren der Entwickelung der Wasserstrassen nicht günstig. Nachdem schon vorher die Neigung des Staates zum Rückkauf der Kanäle zur Durchführung gekommen, wurde die Verstaatlichung seit Abschluss des Handelsvertrages mit England im Jahre 1860 lebhaft fortgesetzt, weil die Bevölkerung behufs Ausgleichs des ausländischen Wettbewerbs nach Verbesserung und Ausdehnung der Schifffahrtsstrassen verlangte.

Die Regierung des zweiten Kaiserreichs beschäftigte sich mehr mit der Verbesserung der bestehenden Wasserstrassen und der Kanalisirung der Flussläufe, als mit neuen Kanalbauten; indem man die Mittel zu den Wasserbauten hauptsächlich durch die laufenden Einnahmen und nur ausnahmsweise durch Anleihen beschaffte, wurden von 1852 bis 1870 auf die Schifffahrt 239 000 000 Frcs. verwendet. Trotz der misslichen Finanzlage nach 1870 wurden die im Gange befindlichen Arbeiten fortgesetzt und neue unternommen, so dass sich von 1871 bis 1878 eine Ausgabe von 123 000 000 Frcs. ergab.

Das Gesetz vom 5. August 1879 genehmigte einen Arbeitsplan von 4 000 km zu kanalisirender Flussläufe, 3 600 km zu verbessernder Kanäle und 1 400 km neu zu bauender Kanäle, setzte die technischen Anlagebedingungen fest und brachte die fehlende Gleichförmigkeit in das Gesammtnetz. Die Gesetze vom 21. Dezember 1879 und 19. Februar 1880 schafften den letzten Rest der Schifffahrtsabgaben ab; seitdem ist die Unentgeltlichkeit auf dem ganzen Kanalnetze des Staates zur unumstösslichen Regel geworden, dadurch aber von 1879 bis 1888 eine Ausgabe für die Schifffahrt von 435 000 000 Frcs. (ausschl. der Rückzahlung früherer Vorschüsse sowie der Verstaatlichung einiger Privatkanäle) erwachsen. Zu den Ausgaben haben die Betheiligten in gewissem Verhältniss beigetragen; um diese Mitwirkung einheitlich regeln zu können, trägt sich die Regierung mit dem Gedanken, Schifffahrtskammern (chambres de navigation) einzurichten.

Bezüglich der Verwaltung gehören die natürlichen und künstlichen Schifffahrtsstrassen zu den unveräusserlichen Gütern der Gesammtheit, welche der Staat im allgemeinen Interesse verwaltet; die Verwaltung erfolgt unter Oberaufsicht des Ministers der öffentlichen Arbeiten durch die Brücken- und Wegebau-Ingenieure und deren zugleich mit der Unterhaltung betrauten Untergebenen. Die jährliche Ausgabe des Staates für Unterhaltung und Betrieb der 12 628 km betragenden Schifffahrtsstrassen beläuft sich auf etwa 15 273 000 Frcs., und zwar 9 500 000 für sächliche und 5 773 000 Frcs. für persönliche Ausgaben; an Einnahmen ergeben sich aus der Fischerei, den Uternutzungen usw. 2 433 000 Frcs. so dass noch 12 840 000 Frcs. von den Ausgaben ungedeckt bleiben.

Bezüglich des Betriebes liefert in Frankreich der Staat den Benutzern den Wasserweg, die Benutzung der Schleusen, Drehbrücken usw. unentgeltlich und sorgt für Speisung der Kanäle, dagegen überlässt er den Betheiligten die Sorge für den Schiffszugsdienst und für die Ausstattung der Häfen; dem Staat fällt also die Schaffung, Verwaltung und Unterhaltung der Fahrstrasse ob, dem Privatgewerbe deren Herrichtung für die Beförderung, um welche sich der Staat nur in Ausübung seines Polizeirechtes kümmert.

Firmenstreit zwischen Eisenbahngesellschaften.

Auf Antrag der Allgemeinen Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen in Paris, Antinstrasse Nr. 7 (Société générale des chemins de fer économiques) hat der Handelsgerichtshof der Seine durch Urtheil vom 20. November v. J. der Gesellschaft für Französische wirthschaftliche Eisenbahnen in Paris, Madeleine-Boulevard Nr. 17 (Compagnie des chemins de fer économiques français) die Führung dieses Namens unter Auferlegung der Kosten des Rechtsstreites untersagt.

Ausführung des Freycinet'schen Planes im Jahre 1891.

Bei Berathung dieses Gegenstandes in der Kammer schlug der Abgeordnete Boudenoot am 19. November vor, für 1891 statt 159 nur 100 Millionen Francs einzustellen, indem man die weniger dringenden Arbeiten verlangsamen und die Anwendung der Schmalspur verallgemeinern solle; der Berichterstatter Cornudet wendete hiergegen ein, dass bei Annahme dieses Vorschlages die künftigen Jahre zu sehr belastet würden, während der Abgeordnete Germain im grossen Ganzen für Boudenoot's Antrag eintrat. Nachdem der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärt hatte, dass er wieder einen vollständigen und begrenzten Plan der schmalspurig auszuführenden Bahnen aufstellen könne noch wolle und sich auf das Versprechen der Umwandlung in allen Fällen, wo es ohne Nachtheile angängig ist, beschränken müsse, zog Boudenoot seinen Antrag zurück und auch ein in demselben Sinne gehaltener Abänderungsantrag von Bartissol sowie eine von Martin vorgeschlagene, den gleichen Gedankengang verfolgende Tagesordnung wurden abgelehnt.

Der angenommene Artikel 43 des Finanzgesetzes bestimmt nunmehr, dass im Jahre 1891 für die auszuführenden Eisenbahnneubauten (ausschl. Beschaffung der Fahrbetriebsmittel) 159 000 000 Frcs. aufgewendet werden. Ausserdem ist aber der Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, den grossen Gesellschaften zu gestatten, noch fernere 49 400 000 Frcs. für die in 1891 auszuführenden Ergänzungsbauten in die Anlagekosten-

rechnung einzustellen. Die Neu- bezw. Ergänzungsbauten betragen demnach bei der Nordbahn 20 100 000. Ostbahn 42 800 000, Westbahn 30 300 000, Mittelmeerbahn 31 400 000, Orléansbahn 50 600 000, Südbahn 17 200 000 und für allgemeine Unkosten und Zinsen 16 000 000, zusammen also 208 400 000 Frcs.

Gesetzliche Regelung der Vertragsverhältnisse der Eisenbahnbeamten.

Am 28. November v. J. hat der Senat mit 170 gegen 59 Stimmen (61 Stimmenenthaltungen) den „Gesetzentwurf über den Miethsvertrag und über die Beziehungen der Eisenbahnbeamten zu den Gesellschaften" in folgender Fassung festgestellt und an die Abgeordnetenkammer zurückgelangen lassen.

Artikel 1. — Der Artikel 1780 des bürgerlichen Gesetzbuches (code civil) ist in folgender Form zu ergänzen:

Bei Festsetzung der zutreffendenfalls zu gewährenden Abfindung sind die bisherigen Gebräuche, die Art der vereinbarten Dienste, die geleistete Dienstzeit, die behufs Erlangung von Ruhegehalt erfolgten Gehaltsabzüge und geleisteten Beiträge und überhaupt alle Umstände zu berücksichtigen, welche das Vorliegen der Entschädigungsberechtigung rechtfertigen und die Höhe des verursachten Nachtheils bestimmen können.

Die Parteien können auf ihr etwaiges Recht, Zinsen der Schuldsumme zu beanspruchen, auf Grund der vorstehenden Bestimmungen nicht verzichten.

Die Rechtsstreitigkeiten, zu denen die Anwendung des Artikels führen könnte, werden, wenn sie vor den bürgerlichen und Berufungsgerichten (tribunaux civils et cours d'appel) zur Austragung kommen, im abgekürzten Verfahren als dringliche Sachen behandelt.

Artikel 2. — Spätestens nach Verlauf eines Jahres haben die Eisenbahngesellschaften und Verwaltungen dem Minister die Satzungen und Vorschriften ihrer Ruhegehalts- und Unterstützungskassen zur Genehmigung zu unterbreiten.

Anatolische Eisenbahnen.

Betriebseröffnung.

Es ist ein Kaiserliches Iradé erschienen, welches die Generaldirektion der Anatolischen Bahn ermächtigt, nach provisorischer Uebernahme die 63 km lange Strecke von Adabazar nach Letké dem Betrieb zu übergeben. In den nächsten Tagen wird die Kommission des Arbeitsministeriums die Linie besichtigen und in den ersten Tagen des Monats Januar wird die Strecke dem öffentlichen Verkehr zur Benutzung übergeben.

Von der Baustrecke der Anatolischen Bahn, welche von Ismidt bis Angora 486 km lang ist, sind dann 103 km fertiggestellt und dem Betriebe übergeben, so dass die gesammte Betriebsstrecke einschl. der Linie Haydar-Pacha-Ismidt 195 km ausmacht.

Die seit dem 9. Juni im Betrieb befindliche Strecke Ismidt-Adabazar, 40 km lang, hat den Optimisten, welche auf der Anatolischen Bahn einen grossen Verkehr erwarteten, recht gegeben; denn trotz der Verlängerung der Linie ist die kilometrische Jahreseinnahme nicht heruntergegangen, sondern hat sich um 1 300 Frcs. auf der ganzen Linie gehoben. Unmittelbar nach Eröffnung der Bahn strömten Massen von Getreide, Früchten und Naturprodukten herbei, welche einen regen Verkehr verursachten; ebenso steigerte sich auch der Import von Manufaktur- und Eisenwaaren in erheblicher Weise. Auch die jetzt zu eröffnende Strecke verspricht eine bedeutende Verkehrssteigerung; denn sowohl in Geivé als in Mekédje und Lefké, den 3 Hauptstationen der neuen Strecke, sind Getreidevorräthe aufgespeichert, für deren Transport nach Konstantinopel und an das Meer nur die Eröffnung der neuen Strecke abgewartet wird.

Noch im vorigen Jahre wurde den Konstantinopolitanern, welche grosse Liebhaber der Weintrauben sind, eine angenehme Ueberraschung zu theil. Längs der Anatolischen Bahn, von Haydar-Pacha bis Ismidt, wächst eine Traubensorte, Tschaouck genannt, welche niemand vergessen wird, der einmal davon gekostet hat. Die Zeit dieser Trauben geht Mitte Oktober zu Ende. In Mekedje und Umgegend wächst eine andere Sorte Trauben, welche erst Ende Oktober reif werden. In diesem Jahre wurden an 80 Wagen frischer Trauben von Mekédje nach Konstantinopel befördert.

In Geivé entwickelte sich z. Z. des Amerikanischen Sezessionskrieges eine Baumwollenkultur und war die dort gewonnene Baumwolle sehr beliebt. Diese Kultur beschränkte sich wesentlich nach Aufhören des Amerikanischen Krieges, da der Transport zum Meer mit grossen Schwierigkeiten verknüpft ist. Trotzdem werden auch jetzt noch jährlich 2 500 bis 3 000 Ballen à 100 kg von Geivé ausgeführt. Da nun die Bahn nach Geivé führt, wird auch die Baumwollenkultur wieder einen bedeutenden Aufschwung nehmen.

Im nächsten Frühjahr wird eine weitere Strecke bis Biledjik und im Herbst des nächsten Jahres die Linie bis Eskichéhir eröffnet werden. Die Arbeiten auf der Strecke bis Eskichéhir sind schon sehr fortgeschritten, und es unterliegt keinem Zweifel mehr, dass Oktober 1892 die Anatolische Bahn bis Angora fertiggestellt sein wird.

Aus Südamerika.

Brasilien.

Das bedeutendste Eisenbahnunternehmen in Brasilien seit langer Zeit sind die Südwest-Brasilianischen Eisenbahnen, von denen wir bereits in den Nr. 25, 72 und 89 des Jahrg. 1890 d. Ztg. Nachrichten gebracht haben. Am 22. November v. Js. hat diese Eisenbahngesellschaft in Paris und Brüssel 50 000 Schuldverschreibungen im Nennwerthe von je 500 Frcs. = 20 £, welche mit 5% zu verzinsen und in 90 Jahren zu tilgen sind, zum Kurse von 428,75 Frcs. zur Zeichnung auflegen lassen; die Zinsen sind am 1. Juni und 1. Dezember in Paris, Brüssel, London, Berlin, Hamburg oder Frankfurt a. M. zahlbar und von jeder jetzigen oder künftigen Brasilianischen Steuer befreit. Die Gesellschaft verzichtet auf eine Umwandlung oder vorzeitige Rückzahlung der Schuldverschreibungen vor dem Jahre 1900 und ist verpflichtet, nicht mehr Schuldverschreibungen auszugeben, als dass deren Verzinsung und Tilgung durch eine seitens der Brasilianischen Regierung auf 30 Jahre bewilligte Gewähr eines bestimmten kilometrischen Ertrages in Gold gedeckt ist. Ausser durch diese Staatsgewähr, welche vorzugsweise zum Dienst der Schuldverschreibungen bestimmt ist, wird die Anleihe durch ein Vorzugsrecht auf das gesammte Vermögen der Gesellschaft in Brasilien sichergestellt.

Den Darlegungen, welche der Zeichnungseinladung beigegeben sind, entnehmen wir in Ergänzung unserer früheren Mittheilungen noch folgendes: Aus dem Gesetz vom 9. November 1889, sowie den Regierungserlassen vom 7. April und 9. Juni 1890, welche die Bedingungen der der Südwest-Brasilianischen Eisenbahngesellschaft übertragenen Konzession für eine Eisenbahn vom Itarary nach Santa Maria da Bocca do Monte nebst Abzweigungen nach den Flüssen Parana und Uruguay festsetzen, geht hervor, 1. dass die Konzession auf 90 Jahre ertheilt ist, 2. dass die Regierung zu beiden Seiten der gebauten und in Betrieb genommenen Linie Staatsländereien unentgeltlich überlässt und der Konzessionsgesellschaft für den Betrieb der in dieser Zone gelegenen Bergwerke bei gleichen Bedingungen ein Vorzugsrecht einräumt, 3. dass die Spurweite 1 m betragen soll, 4. dass die auf 30 Jahre bewilligte Zinsengewähr frei von jeder Steuer in Gold gezahlt wird, sobald die von der Gesellschaft aufgestellte Rechnung über die Betriebseinnahmen und Ausgaben der Regierung vorgelegt und von ihren Beamten gehörig geprüft ist, und 5. dass bezüglich einer bereits vollendeten Eisenbahnstrecke bezw. solcher Strecken nicht der Verlust der Konzession, der Zinsengewähr und der andern Begünstigungen ausgesprochen werden kann.

Das zu bauende Eisenbahnnetz bietet neben seinem internationalen Interesse für Brasilien zugleich Staatsvortheile und mannigfachen örtlichen Nutzen. Etwa 1 800 km umfassend, hat das Netz seinen Ausgangspunkt am Itarary in der Provinz Sao Paulo und endigt in Santa Maria da Bocca do Monte in der Provinz Rio Grande do Sul; eine erste Abzweigung führt von Imbitura an der Hauptlinie über Guarapuava den Piquiry abwärts bis zu seinem Zusammenfluss mit dem Parana und entsendet eine Gabelung, um die schiffbaren Strecken dieses Flusses zu verbinden; eine zweite Abzweigung theilt sich von der Hauptlinie nahe der Stadt Cruz Alta, folgt dem Jjuhy Grande und endet am Ufer des Uruguay. Der internationale Nutzen dieses Netzes liegt auf der Hand: durch Schaffung eines heute noch fehlenden Landweges werden Uruguay, Argentinien, Chile (vermittelst der im Bau begriffenen Trausandinebahn), die Missionen, Paraguay und Südbolivia mit Mittel- und Nordbrasilien in Eisenbahnverbindung gebracht und dadurch Verkehrsbeziehungen zwischen einer Bevölkerung von mehr als 15 Millionen sowie der Austausch der verschiedenartigen Landeserzeugnisse des Südens und Nordens von Südamerika ermöglicht. Durch eine der Abzweigungen wird dieses Netz mit dem Oberlauf des Parana, der nebst seinen Zuflüssen 3 000 km schiffbarer Wasserstrassen bietet, in Verbindung gesetzt.

Bezüglich der besonderen Brasilianischen Verhältnisse verbindet das Netz die Einzelstaaten Sao Paulo, Parana, Santa Catharina, Rio Grande do Sul untereinander und die drei letztgenannten mit der Bundeshauptstadt Rio de Janeiro sowie mit Mittel- und Nordbrasilien, indem es so den Austausch der Bodenerzeugnisse dieser vom 4. Grad nördlicher bis zum 35. Grad südlicher Breite reichenden, von mehr als 2 000 000 Einwohnern bevölkerten Gegenden erleichtert.

Ausserdem durchschneidet die Bahn fruchtbare Gegenden, welche einen bedeutenden Binnenverkehr sicherstellen. „Die

Konzession Itarary-Santa Maria da Bocca do Monte — erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten Francisco Glycerio — ist von eingehenden Vorarbeiten seitens des Konzessionswerbers und von strengster Prüfung seitens der fünf Minister, welche das Ministerium für Ackerbau und öffentliche Arbeiten verwaltet haben, ausgegangen; sie hat in Wahrheit eine Eisenbahn mit einer bezüglich der Einnahme gesicherten Zukunft zum Gegenstande, weil die Bahn fruchtbare Gegenden durchschneidet. Dieselbe ist überdies eine strategische Bahn, weil sie den Staat Rio Grande do Sul zu Lande in schnelle Verbindung mit der Bundeshauptstadt setzt; deshalb sind die Konzession und die Zinsengewähr Maassnahmen, welche bei ernstester Prüfung geboten erscheinen und dem wohlerwogenen Staatsinteresse entsprechen."

In den genannten Gegenden wird Kaffee, Getreide, Mais, Wein und Tabak unter den günstigsten Wachsthumsbedingungen angebaut. Viehzuchtbezirke im Süden, hervorragende Ackerbaustriche im Norden, sichern die von der Bahn durchschnittenen Gegenden dem Netze ausser dem grossen Durchgangsverkehr auch lohnende Tauschfrachten. Uebrigens scheinen diese Gegenden, besonders die im Süden von Brasilien, die sicherste Bürgschaft für die Zukunft zu bieten; die Ansiedelungen von Europäern haben dort bereits einen hohen Stand des Gedeihens erreicht und die erleichterten Betriebs- und Ausfuhrbedingungen, die das neue Bahnnetz schaffen wird, sowie die daraus hervorgehenden wirthschaftlichen Verbesserungen werden noch mehr zur Entwickelung der Europäischen Einwanderung beitragen, die sich schon jetzt stark nach jenen Gegenden mit gesundem, dem Südeuropäischen ähnlichem Klima drängt.

Durch Erlass der Brasilianischen Regierung vom 20. Oktober v. J. ist die Uebertragung der Konzession für dieses Netz an die am 29. Juli v. J. in Brüssel gebildete Südwest-Brasilianische Eisenbahngesellschaft genehmigt worden. Die Allgemeine Nebenbahngesellschaft in Brüssel hat sich durch Vertrag vom 27. August v. J. zum Bau eines Theiles der Bahn, zugleich aber zur Verzinsung und Tilgung der jetzt ausgegebenen Schuldverschreibungen bis dahin, wo die Zinsengewähr der Regierung fällig wird, verpflichtet.

Behufs Lösung der Schwierigkeiten, die sich der Benevente-Minas Eisenbahngesellschaft in Antwerpen bei der Geldbeschaffung entgegenstellten (vgl. Nr. 72 Jahrg. 1890 d. Ztg.), hat dieselbe ihre Rechte an eine am 5. September v. J. gebildete Brasilianische Gesellschaft, Companhia Geral de Estramadas de Ferro do Brazil, übertragen; die neue Gesellschaft, deren Satzungen zugleich mit der Uebertragung der Konzession durch Erlass der Brasilianischen Regierung vom 18. September v. J. genehmigt sind, verfügt über ein Kapital von 50 000 000 Milreis, eingetheilt in 250 000 Antheilscheine im Nennwerthe von je 200 Milreis. Die Belgische Gesellschaft, welche am 29. November v. J. ihre Auflösung beschlossen, hat als Entschädigung 17 000 Antheilscheine der neuen Gesellschaft im Gesammtnennwerthe von 8 500 000 Frcs., auf welche indessen nur 50% eingezahlt sind, erhalten. Bei der Vertheilung des Vermögens der Belgischen Gesellschaft sind 6 000 000 Frcs. Stammantheilscheine und 6 000 000 Frcs. Vorzugsantheilscheine, von welch' letzteren aber nur 40% = 2 400 000 Frcs. eingezahlt sind, zu berücksichtigen.

Den Brasilianischen Gesetzen unterstehend, hat sich mit einem Kapitale von 3 000 000 Milreis die Vassouras-Paty-do-Alferes-Petropolis Eisenbahngesellschaft gebildet, um 1. die an Frontin und Turquin Werneck de Almeida ertheilte Konzession für eine Bahn Vassouras-Ferreiros-Paty-do-Alferes Petropolis, 2. die an Vieira Souto ertheilte Konzession für eine Bahn Belem-Paty-do-Alferes und 3. die an Monteiro de Souza ertheilte Konzession für eine Bahn von der Principe-do-Grao-Parahnie nach Sertao zu erwerben und auszunutzen.

Konzessionen sind ertheilt worden:

1. an Augusto Verreira Ramos für eine Bahn von Station San Domingos der Carangolabahn in der Richtung auf die Serra das Frecheiras bis zur Grenze der Santo Antonio de Padualinie (Zinsengewähr von 6% auf ein kilometrisches Höchstkapital von 50 000 Milreis);
2. an die Sorocabana-Eisenbahngesellschaft für die Verlängerung ihrer Bahn von Santa Cruz do rio Pardo bis zum Ufer des Paranapanema (Zinsengewähr auf ein kilometrisches Höchstkapital von 30 000 Milreis);
3. seitens des Staates Parahyba an J. Pereira Monteiro, F. Lopes Ferraz Sobrinho und J. J. V. de Almeida auf 50 Jahre für eine Bahn von der Grenze des Staates Rio Grande do Norte über Catole, Pombal, Pianco und Preisaza nach der Grenze von Pernambuco (als Theilstrecke einer geplanten Bahn von Monoro in Rio Grande do Norte nach dem San Francisco Strom);
4. seitens des Staates Rio de Janeiro an die Santa Jsabel do Rio Prelo-Eisenbahngesellschaft auf 70 Jahre für eine Verlängerung ihrer Bahn bis zur Santa-Annalinie sowie für eine Bahn von Pirahy nach Itaguahy an der Linie Botafogo-Angra-dos-Reis (Beihilfe eine Landzone von 15 km zu beiden Seiten der neuen Bahn).

Eisenbahnen am Kap der guten Hoffnung.

Die Regierung der Kapkolonie übernahm im Jahre 1878 rund 101 km zu der Zeit vorhandene Eisenbahnen. Bis zum Schluss des Jahres 1884 vermehrte sich diese Länge durch weiteren Ausbau bis auf 2 574 km. Dann ruhte der Bau im wesentlichen, so dass bis zum Jahre 1889 nur 15 km hinzutraten. Alle diese Bahnen, wie auch weitere 280 km Privatbahnen haben 1,04 m (3' 6") Spur. Eine vergleichende Zusammenstellung der Jahre 1878 und 1889 gibt folgende Tabelle:

		1873	1889
Betriebslänge der Bahnen . . .	km	101	2 589
Anlagekapital	*M.*	17 477 000	285 655 320
Einnahme:			
a) insgesammt	"	1 312 100	35 196 640
b) auf das Kilometer der Betriebslänge	"	12 845	13 650
c) auf das Zugkilometer . . .	"	2,33	4,55
Reineinnahme:			
a) insgesammt	"	458 560	16 442 580
b) auf das Kilometer der Betriebslänge	"	4 485	6 385
c) auf das Zugkilometer . . .	"	2 10	2.13
d) in Hunderttheilen des Kapitals	.	2,63	5,75
Zahl der gefahrenen Personen . .	.	436 512	3 259 590
" " " Gütertonnen*)	.	67 390	529 920
Zugkilometer	.	217 635	7 724 890

*) Tonnen zu 1 000 kg.

Berichtigung.

In Nr. 100 d. Ztg. wurde auf S. 984 gegen mich der unmotivirte Vorwurf erhoben, dass ich von dem mir seitens des Schweizerischen Eisenbahndepartements schon im Jahre 1886 in liberalster Weise zur Verfügung gestellten Konferenzprotokollen einen indiskreten oder illoyalen Gebrauch gemacht hätte. Indem ich mich gegen eine derartige Verdächtigung auf das Entschiedenste verwahre, erkläre ich, dass mir im Jahre 1886 ein Exemplar der gedruckten Protokolle vom Schweizerischen Eisenbahndepartement ohne jeden Vorbehalt zu einer Publikation überlassen wurde, dass seitdem auch die Eisenbahnverwaltungen in den Besitz der Protokolle gelangt sind, dass dieselben niemals und von keiner Seite als vertraulich bezeichnet wurden, dass sie auch thatsächlich nichts enthalten, was das Licht der Oeffentlichkeit zu scheuen hätte, dass sich vielmehr der Zweck, zur Interpretation des Uebereinkommens zu dienen, wie dies in meinem Buche geschehen ist, den Protokollen selbst entnehmen lässt. Es ist somit ebenso unwahr, dass ich von den Protokollen einen unzulässigen Gebrauch gemacht habe, als dass ich mit meinem Buche eine gegen das Inslebentreten des Uebereinkommens gerichtete Tendenz verfolge.

Wien, im Dezember 1890. Dr. Josef Schwab.

Indem wir die vorstehende, uns am gestrigen Tage zugegangene Erklärung unverändert zum Abdruck bringen, bemerken wir, dass dieselbe keine „Berichtigung" von Thatsachen, sondern die Verwahrung gegen einen Vorwurf enthält, welcher Herrn Dr. Schwab zum mindesten in der von ihm vorgebrachten Form gar nicht gemacht worden ist. In dem angegriffenen Artikel sind wörtliche Auszüge aus der Schwab'schen Schrift mitgetheilt, aus welchen nach Ansicht des Verfassers des Artikels die Tendenz jener Schrift hervorgeht, der rückhaltslosen und unveränderten Einführung des internationalen Uebereinkommens entgegen zu wirken.

Daran ist der Ausspruch geknüpft, dass die im Jahre 1886 seitens des Schweizerischen Eisenbahndepartements erfolgte Mittheilung der Konferenzprotokolle an Herrn Dr. Schwab sicher nicht in der Meinung erfolgt sei, dass davon ein derartiger Gebrauch gemacht werde. Wir können darin unmöglich eine „Verdächtigung" finden und ebensowenig die Behauptung unwahrer Thatsachen.

Ist das in dem angefochtenen Ausspruche des Verfassers jenes Artikels liegende Urtheil ein ungerechtfertigtes, so gibt es ein nahe liegendes Mittel, dasselbe zu widerlegen.

Berlin, 1. Januar 1891. Die Redaktion.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Berichtigung von Frachtsätzen im Nachtrag XIII zum Lokal-Gütertarif der Oe. N. W. B. u. S. N. D. V. B. In dem mit 1. Januar 1891 in Kraft tretenden Nachtrag XIII zum Lokal-Gütertarif der Oe. N. W. B. und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, gültig vom 1. August 1883, sind die nachbenannten Frachtsätze in folgender Weise richtig zu stellen:

1. Seite 78 Chwala-Pocernitz-Raspenau-Liebwerda Klasse A statt 85,2 richtig 75,2 kr.
2. Seite 80 Eisenbrod-Melnik Klasse B statt 3,9 kr. richtig 43.9 kr.
3. Seite 81 Gastorf-Reichenberg Klasse II statt 89 kr. richtig 99 kr.
4. Seite 87 Mstetitz-Raspenau-Liebwerda Klasse A statt 85,2 richtig 75.2 kr.
5. Seite 88 Polepp-Raspenau-Liebwerda Gewöhnliches Eilgut statt 381 kr. richtig 281 kr.

Insoweit die vorstehenden Berichtigungen eine Erhöhung der im Tarif enthaltenen Frachtsätze nach sich ziehen, treten dieselben 14 Tage vom Tage dieser Kundmachung in Kraft.

Wien, den 31. Dezember 1890. (1)
Die Centralverwaltung
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn
u. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

2. Güterverkehr.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Zu dem Gütertarife für den vorbezeichneten Verband ist der Nachtrag 9, gültig vom 1. Januar k. Js. ab, soweit nicht ein anderer Zeitpunkt in demselben bezeichnet ist, erschienen.

Derselbe enthält u. a. Aenderungen bezw. Ergänzungen der Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement, der speziellen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw., des Kilometerzeigers und der Stations-Tariftabellen, einschliesslich der Ausnahmetarife, ferner neue Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen, neue Entfernungen für die diesseitigen Stationen Döstrup und Spandau B. H., sowie für die mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Holsteinische Schweiz-Lütjenburg in den Verband eintretenden diesseitigen Stationen: Benz, Kletkamp und Lütjenburg.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zum Preise von 0.25 ℳ für das Stück zu beziehen.

Altona, den 30. Dezember 1890. (2)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Gütertarif Altona-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 tritt zu dem obenbezeichneten Gütertarif vom 1. Februar 1889 der Nachtrag IX in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Bestimmungen über den Verkehr mit den Stationen Hamburg und Altona-Ottensen, neue Kontrolvorschriften über die Anwendung der für den Fall der Ausfuhr durch die Klassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I, gewährten Frachtsätze für Ausfuhrgüter über Binnenstationen sowie neue bezw. anderweite Kilometerentfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg und Altona, ausserdem bereits früher bekannt gemachte Tarifänderungen.

Der Nachtrag ist durch die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich — soweit der Vorrath reicht — zu beziehen.

Altona, den 30. Dezember 1890. (3)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält u. a. bereits früher veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw., ferner direkte Kilometer-Entfernungen für die Verkehrsstellen Benz, Kletkamp und Lütjenburg — gültig vom Tage der Betriebseröffnung, welche noch besonders bekannt gemacht wird, — theilweise gekürzte Entfernungen für die Station Hamburg B., direkte Kilometer-Entfernungen für die Station Spandau B. H., anderweite Kilometer-Entfernungen für die Verkehrsstellen Colberg, Degow und Fritzow, sowie direkte Kilometer-Entfernungen für die neu einbezogene Haltestelle Stempuchowo des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, Aenderungen und Ergänzungen des Abschnitts II F. b. Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen.

Sofern Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1891 in Kraft.

Der Nachtrag ist, — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 28. Dezember 1890. (4)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 kommt zu dem Tarif für die direkte Güterbeförderung zwischen den Rhein- und Mainhafenstationen Frankfurt a. M., Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a/Rh., Mainz, Mannheim, Badische Bahn und Mannheim Neckarvorstadt einerseits und den Württemberg. Stationen andererseits vom 1. Juni 1890 der I. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält u. a.:

neue Frachtsätze für die Stationen der Strecke Sigmaringen-Tuttlingen und geänderte Frachtsätze für die Stationen Sigmaringen Württemb. Bahn, Sigmaringendorf, Scheer, Mengen Württemb. Bahn, Herbertingen und Saulgau;

Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Insoweit hierdurch gegen die seitherigen Frachtsätze des Holzausnahmetarifs Ic im Verkehr mit den Stationen der Kirchheimer- und der Ermsthalbahn und des Ausnahmetarifs Nr. 4 (Petroleum etc.) im Verkehr mit den Stationen Rottweil, Schwenningen und Tuttlingen Erhöhungen sich ergeben, kommen die neuen Frachtsätze erst mit Wirkung vom 15. Februar 1891 an zur Einführung.

Der Nachtrag wird auf Verlangen durch Vermittelung der Güterstellen an das Publikum unentgeltlich abgegeben.

Stuttgart, den 29. Dezember 1890. (5)
Generaldirektion
der Königl. Württembergischen
Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterreichischen und Ungarischen Linien der priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft etc. vom 1. Januar 1889 ist der Nachtrag II, gültig vom 1. Februar 1891, erschienen. Durch denselben werden die bisherigen Frachtsätze um geringe Beträge ermässigt und Station Moravican an der Bahnstrecke Hohenstadt-Olmütz in den direkten Tarif einbezogen. Druckabzüge des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 27. Dezember 1890. (MG6)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 1. Januar 1891 treten für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes in Einzelladungen von mindestens 10 000 kg und in Mengen von 50 000 kg nach Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn mit Ausnahme von Gr. Christinenberg anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft. Im Verkehr nach Gr. Christinenberg werden, jedoch erst mit Gültigkeit vom 15. Februar 1891 ab, die bisherigen Frachtsätze um 0,02 ℳ für 100 kg erhöht.

Näheres über die anderweiten Frachtsätze ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu erfahren.

Berlin, den 26. Dezember 1890. (MG7)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 15. k. Mts. treten folgende Frachtsätze in Kraft. Für den Verkehr

zwischen Libsic und	Spezialtarif III für 100 kg in Mark
Schletttau . . .	0 79
Stollberg i. S. . .	0,97

Dresden, am 29. Dezember 1890. (8)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn-Pfälzischer Verkehr. Unter Hinweisung auf unsere Bekanntmachung vom 4. November l. J. bringen wir zur Kenntniss, dass der neue Main-Neckarbahn-Pfälzische Gütertarif statt am 1. k. Mts. erst am 1. Februar 1891 zur Einführung gelangt. Dagegen kommt zu dem gegenwärtigen Tarif auf 1. Januar 1891 der Nachtrag XII zur Ausgabe, durch welchen die in obenerwähnter Bekanntmachung bezeichneten Erhöhungen, sowie die daselbst angedeuteten Ermässigungen im wesentlichen durchgeführt werden. Näheres bei den Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 27. Dezember 1890. (9)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Bayerisch-Schweizerisch-Südbadischer Donauumschlagsverkehr. Am 1. Februar 1891 gelangt für den Verkehr zwischen Passau Donaulände transit und Regensburg Donaulände transit einerseits und Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Gr. Badischen Staatseisenbahnen und der Schweizerischen Nordostbahn anderseits ein neuer Tarif zur Einführung, wodurch der bezügliche Tarif vom 15. September 1888 aufgehoben wird.

München, den 23. Dezember 1890. (10)
Generaldirektion
K. B. Staatseisenbahnen.

Holzverkehr Oesterreich-Bayern. Am 15. Januar 1891 gelangt der Nachtrag IV zum Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarif, Theil IV, Heft 1 vom 1. September 1889 zur Einführung.

München, den 23. Dezember 1890. (11)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 wird die Station Nürnberg Ostbahnhof in den Niederländisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Juni 1883 aufgenommen.

Das Nähere ist bei den Verbandstationen zu erfahren.

München, den 25. Dezember 1890. (12)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. Januar 1891 tritt der Nachtrag XI zu Heft 1 in Kraft, durch welchen die Fassung des Ausnahmetarifs 32 (Tabakslauge, Tabaksjauche) geändert wird — vergl. auch diesseitige Bekanntmachung vom 18. November d. J.

Derselbe ist durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 29. Dezember 1890. (13)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Am 1. Januar 1891 erscheint zu unserem Lokal-Gütertarif vom 15. Januar 1889 der Nachtrag VI. Derselbe kann von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, unentgeltlich bezogen werden.

Mainz, den 29. Dezember 1890. (14)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Saarkohlen-Verkehr (hier Heft Nr. 5). Mit Gültigkeit vom 1. Januar n. J. tritt zum Tarifhefte Nr. 5 für den Saarkohlen-Verkehr der I. Nachtrag in Kraft.

Köln, den 29. Dezember 1890. (15)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Die Station Windschläg der Badischen Staatsbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu von Helenaveen, Station der Niederländischen Staatsbahn, nach Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen vom 1. Januar 1889 einbezogen.

Die Frachtsätze für die Station Windschläg sind durch Anstoss von 1 ₰ an die für Appenweier bestehenden bezüglichen Sätze gebildet.

Köln, den 29. Dezember 1890. (16)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarkohlen-Verkehr (hier Heft Nr. 1). Mit Gültigkeit vom 1. Januar n. J. tritt zum Tarifhefte Nr. 1 für den Saarkohlen-Verkehr der III. Nachtrag in Kraft.

Köln, den 29. Dezember 1890. (17)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Mit dem 1. Januar 1891 gelangt der **XII. Nachtrag zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin** vom 15. Juli 1888 zur Ausgabe.

Derselbe enthält ausser einigen bereits anderweitig veröffentlichten Bestimmungen und Frachtsätzen:

1. **Ergänzung der Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter.**
2. Neue Entfernungen und Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc. und Holz etc. für die Haltestellen Biskupitz, Kamlarken, Stempuchowo des Bezirks Bromberg und Charlottenwerder der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.
3. Ermässigte Entfernungen für Rostock des Bezirks Berlin.
4. Anderweite Entfernungen für Colberg, Degow und Fritzow, sowie anderweite Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc. und Holz etc. für Colberg des Bezirks Bromberg. Die auf den Seiten 368 des Haupttarifs und 34 des Nachtrags III enthaltenen Stationstarife für Colberg treten hierdurch ausser Kraft.
5. Neue Ausnahme-Frachtsätze für Holz etc. für Mochbern des Bezirks Berlin.
6. Ausnahme-Frachtsatz für Heede und Werg von Königsberg i. Pr. nach Merzdorf.
7. Berichtigungen und Aenderungen der Schreibweise von Stationsnamen.

Bromberg, den 19. Dezember 1890. (18)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckar-Württembergischer Güterverkehr. Soweit in dem Badisch-Württembergischen Gütertarife vom 1. Januar 1891 für den Verkehr zwischen Friedrichsfeld (Bad.) und Württembergischen Stationen direkte Frachtsätze über Bretten, Eppingen, Pforzheim und Schiltach vorgesehen sind, finden diese Sätze vom gleichen Tage ab auch für Friedrichsfeld Main-Neckar-Bahn im Main-Neckar-Württembergischen Verkehre Anwendung.

Der neue Tarif enthält einzelne Ermässigungen gegen die bisherigen Sätze für Friedrichsfeld.

Darmstadt, den 24. Dezember 1890. (19)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Lokal-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr ist mit Gültigkeit vom 1. Januar n. J. der Nachtrag 11 erschienen, enthaltend Ergänzungen bezw. Aenderungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, des Tarifs für die Beförderung auf Verbindungsbahnen, insbesondere Platzfrachten für den Verkehr zwischen Frankfurt a/M.-Sachsenhausen Hafen (linksmainisch) und Frankfurt H. L. B., Ueberfuhrgebühren zwischen den Bahnhöfen in Hanau und Wiesbaden, ferner ermässigte bezw. neue Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen, sowie Aenderung bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Februar 1891 in Kraft.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (20)

Frankfurt a/M., den 23. Dezember 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Alt-Münsterol Station und Grenze (Station der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) wird zum 1. Januar 1891 mit den für Basel gültigen Frachtsätzen in den Tarif für rohe Baumwolle des Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarifs aufgenommen.

Hannover, den 27. Dezember 1890. (21)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom **20. Dezember 1890 alten/1. Januar 1891 neuen Stils** treten zum Deutsch-Russischen Gütertarif vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888 folgende Nachträge in Kraft:

1. Der 2. Nachtrag zu Heft I, enthaltend Abänderungen der Einführungsbestimmungen und Abänderungen des Betriebsreglements nebst Zusatzbestimmungen;
2. der 2. Nachtrag zu Heft II. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und Abänderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen;
3. der 1. Nachtrag zu Heft III, welcher allgemeine Tarifänderungen, Abänderungen bestehender und Einführung neuer Frachtsätze sowie sonstige Berichtigungen enthält.

Druckabzüge der vorbezeichneten Nachträge können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 29. Dezbr. 1890. (22)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grajewoer Ausfuhrtarif. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 gelangt ein Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von Gütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Grajewo, Station der Ostpreussischen Südbahn, zur Ausfuhr nach Russland zur Einführung.

Aufgehoben wird durch diesen Tarif der mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1886 herausgegebene Ausnahmetarif für den Verkehr von Deutschen Stationen nach der Station Grajewo transito der Ostpreussischen Südbahn mit den Nachträgen I bis III.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifs können vom 30. d. Mts. ab unentgeltlich von der Fahrkarten-Ausgabestelle auf Bahnhof Bromberg und später von den gewöhnlichen Verkaufsstellen der Verbandverwaltungen bezogen werden.

Bromberg, den 25. Dezbr. 1890. (23)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 tritt ein Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von Gütern

a) von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, zur Ausfuhr nach Russland,
b) von Eydtkuhnen Uebergang, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, nach einzelnen Deutschen Stationen

in Kraft.

Aufgehoben wird durch diesen Tarif der mit Gültigkeit vom 1. Januar 1889 herausgegebene Gütertarif für den direkten Verkehr zwischen der Station Eydtkuhnen transito des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg einerseits und den Deutschen, Oesterreichischen und Niederländischen Stationen andererseits mit dem Nachtrage I und den Anhängen I und II.

Exemplare des neuen Tarifs können zum Preise von 0,25 ℳ vom 30. d. Mts. ab von der Fahrkarten-Ausgabestelle auf Bahnhof Bromberg und später von den gewöhnlichen Verkaufsstellen der Verbandverwaltungen bezogen werden.

Bromberg, den 25. Dezember 1890. (24)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 19. April d. J. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass der im Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1887 für Oberschlesische Steinkohlen etc. nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn etc. auf Seite 12 bezw. 13 enthaltene Frachtsatz vom Schnittpunkt bis nach den

Stationen Lieben, Prag und Wisocan auch vom 1. Januar 1891 ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende des Jahres 1891, nur 37,3 kr. für 100 kg beträgt.

Breslau, den 29. Dezember 1890. (25)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Mit dem 1. März l. J. treten die Frachtsätze für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlenbrikets von Hungen, sowie die Frachtsätze für die Beförderung von Rohzucker von Stockheim nach Italienischen Stationen mangels Frequenz ausser Kraft.

Giessen, den 1. Januar 1891. (26)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Am 1. Januar 1891 tritt der Nachtrag V zum Lokal-Gütertarif in Kraft, welcher Bestimmungen über die Beförderung von Getreide, Kleie, Oelsaaten und Hülsenfrüchten in Wagenladungen in loser Schüttung und Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen enthält.

Giessen, den 28. Dezember 1890. (27)
Gr. Direktion.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) wird mit Gültigkeit vom 15. Januar 1891 der III. Nachtrag zum Theil V Heft Nr. 1 (Ausnahmetarif für Kohlen von Böhmen nach Süddeutschland) ausgegeben, welcher Frachtsätze für neu einbezogene Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, sowie theilweise geänderte bezw. ergänzte Zechenbahnfrachten enthält.

Der Nachtrag wird auf Bestellung von den betheiligten Endbahnen unentgeltlich abgegeben.

München, den 24. Dezember 1890. (28)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Aufhebung des Ausnahmetarifs für die Beförderung von frischem Fleisch in Wagenladungen von Berlin, Städtischer Central-Viehhof, nach Herbesthal zur Ausfuhr nach Paris. Die am 12. März 1887 eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von frischem Fleisch in Wagenladungen von Berlin, Städtischer Central-Viehhof, nach Herbesthal zur Ausfuhr nach Paris treten am 15. Februar 1891 ausser Kraft. Vom 16. Februar 1891 ab gelangen danach für die Beförderung von Sendungen frischen Fleisches in Wagenladungen von Berlin, Städtischer Central-Viehhof, nach Paris, sofern dieselben in Herbesthal zur Umkartirung kommen, bei Aufgabe der Sendungen mit weissem Frachtbriefe für die Strecke bis Herbesthal die regelrechten Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B, und bei Aufgabe mit rothem Frachtbriefe das Doppelte dieser Frachtsätze zur Berechnung. Im ersteren Falle tritt eine Ermässigung, im andern Falle eine Erhöhung der Frachten ein.

Magdeburg, den 30. Dezbr. 1890. (29)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Zu den Gütertarifen Elberfeld etc.-, Köln (linksrheinisch)- und Köln (rechtsrheinisch) etc.-Oldenburg vom 1. Juli 1887 bezw. 1. April 1889 gelangen zum 1. Januar 1891 die Nachträge X bezw. VI und IX zur Ausgabe.

Dieselben enthalten unter anderem Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement sowie der besonderen Tarifvorschriften.

Oldenburg, den 24. Dez. 1890. (30B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt a/M.-Hessischer Wechselverkehr. Am 1. Januar 1891 gelangt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag VIII zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu aufgenommene Haltestelle Chausseehaus des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., direkte Tarifentfernungen zwischen Hanau Ostbhf. und Hanau Nordbhf. (Staatsbhf.) einerseits und Hanau Westbhf. H. L. B. andererseits, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Soweit durch Einführung der direkten Tarifentfernungen Hanau Ostbhf.-Hanau Westbhf. Frachterhöhungen eintreten, behalten die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis einschliesslich 14. Februar 1891 Geltung.

Das Nähere ist durch die Abfertigungsstellen der betheiligten Bahnen zu erfahren. (31)

Frankfurt a/M., den 29. Dezember 1890.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1891 tritt der Nachtrag 23 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft.

Derselbe enthält anderweite ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Braunkohlen-Darrsteine (Briquets), neue Tarifsätze für verschiedene Stationsverbindungen, Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 31. Dezember 1890. (32)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 15. Januar 1891 werden folgende Stationen der Niederländischen Centralbahn: Elburg-Oldebroek, Hulshorst, Nunspeet, Wezep, Bilt, Ermelo-Veldwyk, Putten und Soest in den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Güterverkehr aufgenommen. Die Frachtsätze der Stationen Elburg-Oldebroek, Hulshorst, Nunspeet und Wezep werden in der Weise ermittelt, dass zu den Frachtsätzen der Station Hattem Anstosssätze hinzugerechnet werden. Die Stationen Bilt und Soest erhalten die Frachtsätze der Station Amersfoort, die Stationen Ermelo-Veldwyk und Putten die Frachtsätze der Station Harderwyk. Das Nähere ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 30. Dezember 1890. (33)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Im Verkehre von Bremen und Bremen-Neustadt nach Nordenham kommen für die Beförderung leerer Petroleumfässer, welche ab Nordenham gefüllt ins Inland zurückgehen, sowie für die Beförderung von Petroleum und Kaiseröl, welches zur Vervollständigung ganzer Wagenladungen ab Nordenham dient, fortan die Sätze des Ausnahmetarifs XII im Gütertarife vom 1. Januar v. J. zur Anwendung.

Oldenburg, den 29. Dezbr. 1890. (B34)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Holztransporte mit der Bestimmung für Sachsen werden von den nachbenannten Stationen nach Tetschen/Bodenbach transit folgende ermässigte Frachtsätze bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1891 gewährt und zwar:

	pro 100 kg
von Würbenthal . . .	1,16 *M.*
„ Freudenthal . . .	1,12 „
„ Karlsthal	1,16 „
„ Olbersdorf . . .	1,08 „

Weiter wird von den vorstehenden Frachtsätzen ein Nachlass von 0,05 *M.* per 100 kg unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt enthaltenen speziellen Bestimmungen zugestanden.

Für Holztransporte, welche von der Station Dittersdorf (M. S. C. B.) stammen und für Deutschland bestimmt sind, werden folgende ermässigte Frachtsätze mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1891 gewährt und zwar:

	pro 100 kg
von Olmütz transit nach Reichenberg trans. . .	0,76 *M.*
von Olmütz transit nach Tetschen/Bodb. trans. .	0,84 „
von Olmütz nach Laube, Aussig-Landungsplatz nach Tetschen/Bodenbach-Ldgspl.	0,84 „ *)
von Olmütz nach Schönpriesen-Umschlag . .	0,79 „ *)
von Olmütz nach Dresden-Elbkai	1,09 „

*) exkl. der Schleppbahngebühr.

Die Bedingungen und Modalitäten, unter welchen diese Frachtsätze zur Anwendung gelangen, sind aus der Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ zu ersehen.

Wien, am 22. Dezember 1890. (35)

Königl. Ungar. Staatseisenbahnen. Zu dem Gütertarif (Theil II) der im Betriebe der Königl. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Somogy-Szobb-Barcser Lokaleisenbahn tritt am 1. Januar 1891 der Nachtrag I in Kraft, welcher die auf die Beschränkung des Güterverkehrs betreffs der Station Barcs bezügliche Bestimmung enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Tarifbüreau der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen für 5 kr. pro Exemplar erhältlich.

Budapest, am 26. Dezember 1890. (36)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Am 15. Januar 1891 tritt zu dem gesellschaftlichen Lokaltarife Theil II, Heft 1 für den Verkehr zwischen Stationen der gesellschaftlichen Oesterr. Linien einerseits u. Stationen der gesellschaftlichen Ungar. Linien andererseits der Nachtrag II in Kraft, welcher spezielle Bestimmungen und geänderte Frachtsätze enthält. — Durch diesen Nachtrag werden die auf den Seiten 40 bis 53 des Haupttarifes enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Exemplare werden demnächst bei der Direktion in Wien I. Pestalozzig. 8 zum Selbstkostenpreise erhältlich sein.

Wien, am 30. Dezember 1890. (37)

3. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung. Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im Deutschen Reichsanzeiger vom 30. Juli 1885 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die Kölnische Zeitung

vom 24. Oktober 1889 No. 295 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von:

2 Stück dreiachsigen Normal-Tenderlokomotiven für Nebenbahnen

vergeben werden.

Bedingungen etc. können zu 2 ℳ von unserm maschinentechnischen Büreau Domhof 48 bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lokomotiven" versehen portofrei zu dem auf den 13. Januar 1891 Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermine an das genannte Büreau einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 22. Dezember 1890. (38)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Die Ausführung einer Signal- und Weichenverriegelungs-Anlage auf Bahnhof Bernstadt wird öffentlich ausgeschrieben. Die Ausschreibungsunterlagen sind für 0,75 ℳ von unserer Kanzlei hier (Empfangsgebäude des Oderthorbahnhofes) nicht postfrei zu beziehen, sowie in unserem technischen Büreau einzusehen.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis Montag, den 5. Januar 1891, Vormittags 11 Uhr einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, im Dezember 1890. (39)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz).

Dänische Staatsbahnen. Die Lieferung von

c. 5790 t Stahlschienen und
c. 1825 t Verbindungstheile

soll im Submissionswege vergeben werden nach Bedingungen und Zeichnungen, welche beim unterzeichneten Generaldirektorat, Helgolandsgade 12, Kopenhagen, zu beziehen sind.

Angebote sind bis zum 10. Januar 1891, Mittags 12 Uhr, einzureichen.

Kopenhagen, den 19. Dezbr. 1890. (40)

Das Generaldirektorat der Dänischen Staatsbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Schreibmaterialien. Die Lieferung von Schreibmaterialien, als Schreib- und Packpapiere, Tinten, Blei- und Buntstifte, Stahlfedern, Heftzwirn, Briefumschläge usw. soll vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 22. Januar 1891, Vormittags 11 Uhr. Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Schreibmaterialien" versehen, versiegelt und postfrei zu obigem Termin an uns einzureichen. Lieferungsbedingungen können hier eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ in baar oder Briefmarken à 10 ₰ entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 31. Dezember 1890. (41)

Materialienbüreau.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 6000 Winkellaschen aus Flussstahl soll vergeben werden. Angebote sind bis zum 8. Januar 1891 hier einzureichen, die Bedingungen können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Giessen, den 27. Dezember 1890. (42)

Gr. Direktion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW. Beuthstrasse 8.

Nr. 2. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 122 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche officielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 7. Januar 1891.

Inhalt:

Ein Rundgang durch das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.*)

Meine Herren! Der 14. Oktober 1890 bezeichnet einen ganz ausserordentlichen Fortschritt, nicht allein für das Eisenbahnwesen, für Handel und Verkehr, sondern auch für die Rechtsentwickelung Europas. An diesem Tage ist zu Bern ein Staatsvertrag abgeschlossen worden, dessen tief eingreifende Bedeutung für unser ganzes Kulturleben erst mit der Zeit seine volle Würdigung erfahren wird: Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Es waren die fünf kontinentalen Grossstaaten: Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Frankreich und Russland, ferner vier Mittelstaaten: die Niederlande, Luxemburg, Belgien und die Schweiz, welche ein gemeinsames Recht für ihren wechselseitigen internationalen Eisenbahn-Güterverkehr vereinbart haben.

Lang, lang ist's her, dass der Grundstein zu diesem Werke gelegt wurde; mehr als 15 Jahre haben die Gerüste gestanden. Jetzt, da sie gefallen sind, möchten Sie vielleicht einem Vereinsgenossen gern gestatten, Ihnen als Führer zu dienen in dem Neubau, an dessen Errichtung er von den ersten Entwürfen an bis zur Krönung des Gebäudes mitzuwirken berufen war.

Lassen Sie uns erst einen Blick auf das Ganze werfen und dann die einzelnen Theile besichtigen.

Seiner äusseren Erscheinung nach besteht das Vertragswerk aus einem Hauptbau: dem Uebereinkommen, und aus verschiedenen Annexen. Es sind dies: das Reglement über das Centralamt, die Ausführungsbestimmungen und das Schlussprotokoll. Dazu kommt noch eine Reihe von Anlagen, wie: die Liste der dem Uebereinkommen unterworfenen Eisenbahnen, die Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände, das Frachtbrief-Formular und zwei weitere Formulare, betr. die Anerkennung von Mängeln der Verpackung und nachträgliche Anweisungen. Allen diesen Annexen kommt nach Art. 1 Abs. 2 und nach dem Schlussprotokoll Ziffer IV die gleiche Wirkung und Dauer zu, wie dem Uebereinkommen selbst.

Das Uebereinkommen ist in allen seinen Theilen Deutsch und Französisch abgefasst. Beide Texte sind gleichwerthig, wie auch die Verhandlungen durch die sachverständigen Delegirten in beiden Sprachen geführt wurden. Ebenso sind auch die Protokolle redigirt.

Der Inhalt des nunmehr abgeschlossenen Staatsvertrages entspricht wörtlich, ohne jede Aenderung, den von der dritten Konferenz ausgearbeiteten Entwürfen.

Der leitende Gedanke, auf welchem das ganze Werk beruht, ist: ein gemeinsames Recht zu schaffen für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr der vertragschliessenden Staaten. Damit sind bereits die äussersten Umrisse des Werkes gegeben. Sie ersehen daraus den ungeheuern Umfang, aber

*) Vortrag des Kaiserlichen Geheimen Ober-Regierungsraths Dr. Gerstner im Verein für Eisenbahnkunde (Versammlung vom 11. November v. J.).

auch gewisse Grenzen, welche sich die Erbauer in weiser Selbstbeschränkung gesteckt haben und die sich bei näherer Betrachtung noch enger gezogen finden, als es auf den ersten Blick den Anschein hat.

Das Uebereinkommen beherrscht den grössten Theil von Europa, ein Gebiet von mehr als 7½ Millionen Quadratkilometer mit rund 260 Millionen Einwohnern und gegen 150 000 km Eisenbahnlänge. Aber es herrscht hier nur innerhalb der von ihm selbst gezogenen Schranken. Nur der internationale Verkehr von dem einen der kontrahirenden Staaten nach dem andern ist nach Art. 1 dem Uebereinkommen unterworfen; bezüglich des inneren Rechts haben sich die Vertragschliessenden volle Freiheit vorbehalten. Nur der Gütertransport unterliegt den Normen der Konvention, und auch dieser nur insoweit, als er auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefs auf denjenigen Bahnen ausgeführt wird, welche in einer dem Art. 1 beigefügten Liste verzeichnet sind.

Freilich, mit der Liste hat es gute Wege. Es sind darin alle Bahnen aufgenommen, welche für den internationalen Verkehr irgend Bedeutung haben. Nur für Italien und für Russland sind erheblichere Vorbehalte gemacht, welche indess dem gleichen Grundgedanken entspringen. Eine von der Schweiz zusammengestellte Karte stellt das Gebiet des Uebereinkommens dar; die grünen Linien derselben bedeuten die ihm unterworfenen, die rothen Linien die ausgeschlossenen Strecken. Der letzteren sind verhältnissmässig wenige; meist Bahnen von rein lokaler Bedeutung. — Aenderungen an der Liste sind gemäss Art. 58 im allgemeinen dem Ermessen des Staates überlassen, welchem die betreffende Bahn angehört. Eine Streichung soll indess nur erfolgen, nachdem jener Staat festgestellt hat, dass die Bahn aus finanziellen Gründen oder vermöge thatsächlicher Behinderung nicht mehr in der Lage ist, den ihr durch das Uebereinkommen auferlegten Verpflichtungen nachzukommen. Der Art. 58 enthält noch Vorschriften über den Vollzug der Aenderungen und die Mitwirkung des Centralamts bei solchen.

Was aber das Erforderniss des durchgehenden oder direkten Frachtbriefes betrifft, so liegt diese Vorbedingung schon im Wesen des internationalen Transportes selbst. Geschieht die Beförderung von Grenze zu Grenze, d. h. innerhalb jedes Landes auf einem besondern Frachtbrief, so liegt in der That nicht ein einheitlicher internationaler Transport vor, sondern eine Reihe verschiedener Transporte, für deren jeden das innere Recht Anwendung findet. Dagegen könnte man allerdings einwenden, dass auch Sendungen der letzteren Art mindestens je eine Grenze mit dem gleichen Frachtbriefe überschreiten müssen, zumal die Bahnhöfe selten genau auf der Grenze liegen, und dass deshalb auch diese Sendungen international sind. Dieser Einwand ist an sich richtig, trifft aber für das Recht des Uebereinkommens nicht zu. Im Schlussprotokoll ist nämlich bestimmt, dass das Uebereinkommen keine Anwendung findet auf Sendungen, welche die Grenze nur bis zum nächsten Bahnhofe, wo die Zollbehandlung stattfindet, oder in umgekehrter Richtung überschreiten, — und ebensowenig auf Transporte einer und derselben Verwaltung, welche das fremde Gebiet nur transitiren. Für Sendungen der ersteren Art, also nach und von dem jenseitigen Grenzbahnhofe, kann indess der Absender verlangen, dass das internationale Recht Anwendung finde. Es wird dazu erforderlich sein, aber auch genügen, dass er sich eines internationalen Frachtbriefes bedient. Eine Sendung aus Deutschland über die Badische Bahn nach Basel (Badischer Bahnhof) oder umgekehrt, ist hiernach dem Uebereinkommen unterworfen und nur dann unterworfen, wenn der Absender sich eines internationalen Frachtbriefes bedient. Ein Transport dagegen aus Deutschland über die das Gebiet von Schaffhausen durchschneidende Badische Bahn nach Konstanz ist als ein internationaler im Sinne des Uebereinkommens niemals zu betrachten.

Dies, meine Herren, sind die Grenzen des Geltungsgebietes des Uebereinkommens, wie sie im Art. 1 und im Schlussprotokoll gezogen sind. Aber welches sind die Machtbefugnisse des neuen Rechts innerhalb dieses Gebietes? Dass hier das Recht des Uebereinkommens allein herrscht, also mit Ausschluss der inneren Rechte, soweit diese nicht in einzelnen Fällen ausnahmsweise für anwendbar erklärt sind, ist ja selbstverständlich; es erhellt dies aus dem Zwecke des ganzen Staatsvertrages. Aber wie steht es mit der Befugniss, dieses Recht durch Privatwillkür abzuändern? In dieser Hinsicht hat der Art. 4 des Uebereinkommens volle Klarheit geschaffen, indem er bestimmt: „Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahnvereine oder Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; anderntalls sind sie nichtig.“ Hierdurch ist die Einheitlichkeit des internationalen Rechts energisch gewahrt: es mag angewendet und ausgebaut, aber es soll nicht durchlöchert werden. Letzteres ist auch zu Gunsten des Publikums nicht zulässig. Dem höheren Zwecke der Rechtseinheit und der Rechtssicherheit sind alle sonstigen Rücksichten untergeordnet.

Aus der leitenden Idee, ein einheitliches Recht zu schaffen für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr, ergibt sich aber nicht nur — wie Sie bereits gesehen — der Umfang und die Tragweite, sondern auch — wie ich jetzt zeigen will — der Inhalt des Werkes. Der erwähnte Verkehr beruht auf dem in jedem einzelnen Falle zwischen dem Publikum und der Eisenbahn abgeschlossenen internationalen Eisenbahn-Frachtvertrag. Die Eingehung und die Ausführung dieses Vertrages, die Folgen seiner Nichterfüllung, die daraus entstehenden Rechtsverhältnisse zwischen dem Publikum und den Eisenbahnen, sowie den letzteren unter einander: dies, meine Herren, ist der von selbst gegebene Hauptinhalt des internationalen Uebereinkommens. Daran schliessen sich gewisse prozessuale und organisatorische Vorschriften, welche den Vollzug und die Fortbildung des internationalen Rechtes sichern sollen.

Es würde dem Zweck dieses Vortrages nicht entsprechen, hier in alle Einzelheiten des Vertragswerkes ausführlich einzugehen. Nur auf die wesentlichen und charakteristischen Punkte möchte ich mir gestatten, Sie aufmerksam zu machen.

Gleich beim Eintritt in das internationale Gebäude begegnen wir einer Warnungstafel, wie sie sich in den Einzelrechten, wenn auch in geringerem Umfange, ähnlich findet, mit Bestimmungen, durch welche Unberechtigten der Eintritt versagt wird. Gegenstände, welche sich ihrer Natur nach nicht zum Eisenbahntransport eignen, oder deren Beförderung auch nur auf einem Theil der Transportstrecke unmöglich oder verboten ist, sind naturgemäss auch vom internationalen Transport ausgeschlossen. Solche Objekte sind im Art. 2 aufgeführt. Daran anschliessend ermächtigt der Art. 3 die Ausführungsbestimmungen, diejenigen Güter zu bezeichnen, „welche wegen ihres grossen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Maassgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder dazu nur bedingungsweise zugelassen sind.“ Demgemäss finden Sie im § 1 der Ausführungsbestimmungen nebst gewissen, auch nach den internen Rechten ausgeschlossenen Objekten, noch eine Reihe von Gegenständen, welche im inneren Verkehr bedingungsweise befördert zu werden pflegen, vom internationalen Transport gänzlich ausgeschlossen. Dahin gehören Edelmetalle und andere Kostbarkeiten, sowie Kunstgegenstände, ferner Leichen, endlich — mit weit beschränkteren Ausnahmen, als in den inneren Rechten — die der Selbstentzündung und Explosion unterworfenen und die ekelerregenden Erzeugnisse. — Es eignet sich eben nicht alles und jedes zum internationalen Transport, und es kann nichts Verkehrteres geben, als dem Vertragswerke einen Vorwurf daraus machen zu wollen, dass es das dazu Ungeeignete ausgeschlossen hat.

Mag die Beförderung derartiger Gegenstände dem Verkehr von Grenze zu Grenze oder auch einem — durch die Nachbarstaaten ihren besonderen Bedürfnissen entsprechend zu vereinbarenden — internationalen Verkehr überlassen bleiben. Abmachungen dieser Art sind durch den letzten Absatz des § 1 der Ausführungsbestimmungen ausdrücklich vorbehalten. — In der Anlage 1 zu den Ausführungsbestimmungen finden Sie Vorschriften über bedingungsweise zugelassene Gegenstände, welche sich — abgesehen von einem weitgehenden Ausschlusse der Explosibilien und gewisser anderer bereits erwähnter Gegenstände — an unsere inneren und die Vereinsvorschriften eng anschliessen. Dass auch in dieser Hinsicht für ein weites Gebiet einheitliche Bestimmungen geschaffen sind, durch welche das Umpacken an jeder Grenze vermieden wird, darf als eine wesentliche Förderung des Verkehrs begrüsst werden.

Was nun den Abschluss des Frachtvertrages betrifft, so entspricht es dem Wesen der Eisenbahnen als öffentlicher, mit thatsächlichem Monopol ausgestatteter Transportanstalten, dass sie zur Annahme und Beförderung des Gutes verpflichtet sind, unter gewissen selbstverständlichen Bedingungen, nämlich: dass der Absender den geltenden Anordnungen nachkommt, — dass die Beförderung mit den regelmässigen Transportmitteln möglich ist, — und dass nicht höhere Gewalt entgegensteht. Indem aber das Uebereinkommen diese allenthalben geltenden Grundsätze durch Art. 5 sich angeeignet und daran im Art. 27 die weitere Vorschrift der Haftung der am Transport betheiligten Bahnen für dessen Ausführung auf der ganzen Strecke geknüpft hat, legt es den Eisenbahnen Verpflichtungen auf, welche ihre bisherigen weit übersteigen. Ich werde hierauf sowie auf die Garantien gegen die hieraus zu befürchtenden Nachtheile noch ausführlicher zu sprechen kommen.

Die an die Festsetzung der Annahmepflicht der Eisenbahnen sich unmittelbar anschliessenden Bestimmungen der Art. 6—10 über Inhalt und Form des Frachtbriefes, über den Abschluss des Frachtvertrages, über die Verpackung des Gutes, sowie über die Beobachtung der Zoll-, Steuer- und Polizeiformalitäten weichen von den bekannten Vorschriften unseres inneren Rechts nur wenig ab. Unter den Verschiedenheiten in letzterer Hinsicht ist hervorzuheben, dass nach Art. 10 Abs. 4 die Verzollung usw. unterwegs ausschliesslich von der Eisenbahn besorgt wird und die dazu etwa im Frachtbrief bezeichnete Mittelsperson nur das Recht hat, dem Geschäfte beizuwohnen und die erforderlichen Aufklärungen, namentlich bezüglich der Tarifirung, zu geben. Ihr die Zollbehandlung selbst zu überlassen, hielt man für unvereinbar mit der, auch während dieser Manipulation fortdauernden Haftung der Eisenbahn für das Gut.

Der nun folgende Art. 11, welcher die obersten Grundsätze über die Geltung und Anwendung der Tarife enthält, drohte ein schlimmer Stein des Anstosses zu werden. Nicht als ob man über diese Grundsätze selbst irgend verschiedener Ansicht gewesen wäre. Im Gegentheil! Dass die Berechnung der Fracht lediglich nach Maassgabe der zu Recht bestehenden gehörig veröffentlichten Tarife zu erfolgen hat — dass insbesondere jede Preisermässigung gegenüber den veröffentlichten Tarifen verboten und nichtig ist: dies sind Sätze, welche sämmtliche vertragschliessende Staaten im Prinzip anerkennen. Sie haben fast ohne Widerspruch Aufnahme gefunden und waren auch nicht wohl entbehrlich. Denn ein Europäisches Gesetzbuch, welches den Eisenbahnfracht-Vertrag regeln soll, kann sich der Feststellung der obersten Grundsätze für den Anspruch der Eisenbahn auf Gegenleistung nicht wohl entziehen, zumal es sich hier um die Regelung der Grenzen zwischen Privatrecht und öffentlichem Recht handelt.

Aber wie steht es mit der Durchführung jener Grundsätze?

Es ist kein Geheimniss, dass in verschiedenen Staaten, allen Bestimmungen über Publikation der Tarife zum Trotz, heimliche Begünstigungen, namentlich in Form von nicht veröffentlichten Refaktien, ungescheut gewährt werden. So lange dies geschieht, muss der Verkehr von Grenze zu Grenze, in welchem Derartiges erlaubt ist, dem internationalen Verkehr, in welchem das Gleiche verboten ist, eine geradezu tödtliche Konkurrenz machen. Darauf hat Deutschland hingewiesen und hat — unbeschadet des obersten Grundsatzes, dass das Uebereinkommen nur den internationalen Verkehr regeln soll — die Zusage sämmtlicher Vertragsstaaten gewünscht, dass sie einen derartigen Missbrauch des inneren Verkehrs zur Lähmung des internationalen nicht gestatten werden. Die übrigen Staaten haben nun zwar eine bindende Verpflichtung bezüglich des inneren Rechts grundsätzlich abgelehnt. Dagegen hat jeder Staat im Schlussprotokoll erklärt, wie sein inneres Recht sich mit den im Art. 11 des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen im Einklange befinde, und wie man es als wünschenswerth betrachte, dass dieser Einklang erhalten bleibe. Dieses Anerkenntniss enthält, seiner erwähnten Entstehungsgeschichte nach, offenbar mehr als eine bedeutungslose Phrase, und ich glaube nicht zu irren, wenn ich annehme, die schliessliche Zustimmung Deutschlands zum Abschlusse des Uebereinkommens sei im Vertrauen darauf erfolgt, dass die Erklärung im Schlussprotokoll zum mindesten eine moralische Verpflichtung in dem erwähnten Sinne bedeute.

Die Art. 12—14 handeln von der Einziehung der Fracht, von Nachnahmen und von Lieferfristen. Sie finden hier, wie namentlich auch in den betreffenden Ausführungsbestimmungen über die Höhe und die Berechnung der Lieferzeit fast überall alte Bekannte.

Ebenso schliessen sich die in den Art. 15—18 enthaltenen Bestimmungen über das Verfügungsrecht des Absenders, über die Rechte und Pflichten des Empfängers, sowie über die Regelung des bei Transporthindernissen zu beobachtenden Verfahrens an die Deutschrechtlichen Grundsätze im wesentlichen an. Eine nicht unerhebliche und dem Handelsstande mehr als den Eisenbahnen erwünschte Modifikation hat das Verfügungsrecht des Absenders dadurch erfahren, dass es von der Vorzeigung des Frachtbrief-Duplikats abhängig gemacht ist. Etwas Aehnliches war allerdings schon im § 59 Abs. 1 unseres Betriebsreglements vorgesehen, aber nur als ein Recht der Eisenbahn, die Rückgabe des etwa ausgestellten Duplikats zu verlangen. Im Uebereinkommen ist dagegen das Frachtbrief-Duplikat für obligatorisch erklärt, und die Eisenbahn hat, namentlich auch im Interesse des Empfängers, die Pflicht, bei Verfügungen des Absenders das Duplikat zurückzufordern. Damit soll aber nicht etwa eine Art Ladeschein oder Konnossement geschaffen werden, dessen Besitz dem Empfänger oder gar jedem dritten Inhaber ein selbständiges Recht am Gute verleihen würde. Derartiges ist in Art. 8 Abs. 6 ausdrücklich abgelehnt. Der Besitz des Frachtbrief-Duplikats ist vielmehr nur Bedingung für die Ausübung des Verfügungsrechts des Absenders und eine Garantie gegen dessen Missbrauch.

Durch die Art. 19—22 ist für das Verfahren bei Ablieferung des Gutes und alles damit Zusammenhängende, namentlich auch für die Wirkungen des durch Art. 21 anerkannten Faustpfandrechts der Eisenbahn am Gute, sowie im wesentlichen auch für das Verfahren bei Ablieferungshindernissen auf das Recht der abliefernden Bahn Bezug genommen. Dass dies geschehen, kann als ein Mangel des Uebereinkommens nicht betrachtet werden. Denn alle auf die Ablieferung bezüglichen Verhältnisse hängen mit den örtlichen Einrichtungen, Gewohnheiten und Gesetzen so innig zusammen, dass es geradezu unmöglich ist, für sie ein gemeinsames Recht zu schaffen.

Aehnlich verhält es sich mit anderen Verweisungen auf das lokale Recht. Solche finden Sie namentlich zu Gunsten des Aufgabeortes in den Bestimmungen über vorläufige Einlagerung des Gutes (Art. 5 Abs. 2) und über verschiedene Angaben des Frachtbriefes (Art. 6 lit. d und m, sowie die beiden letzten Absätze). Sie finden ferner Verweisungen auf das Recht

am Orte des Vorganges in den Bestimmungen des Art. 7 Abs. 2 und 4, sowie des Art. 25 Abs. 4 über gewisse Feststellungen. Endlich ist bezüglich der Formen des Verfahrens in den Art. 55 und theilweise auch 56 auf das Recht des Prozessortes bezw. des Vollstreckungsortes verwiesen.

An die Ablieferung knüpfen sich verschiedene wichtige Bestimmungen über das Gemeinschaftsverhältniss der Eisenbahnen, auf welches ich noch zurückzukommen gedenke. Zunächst möchte ich Sie, nachdem wir in dem Bisherigen die Eingehung und den Vollzug des internationalen Eisenbahn-Frachtvertrages betrachtet haben, freundlich bitten, einen Blick auf die Folgen des mangelhaften Vollzugs dieses Vertrages zu werfen.

Soweit hierbei die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute (Art. 29), ferner die allgemeinen Haftungsgrundsätze für Verlust, Minderung und Beschädigung (Art. 30, 31), wie die Entbindung der Eisenbahn von der Haftpflicht für gewisse Transporte und Gefahren (Art. 32, 33) in Frage kommt, folgt das Uebereinkommen ziemlich genau den Grundsätzen des Deutschen Rechts. Es modifizirt aber diese Prinzipien bezüglich der Höhe des zu leistenden Ersatzes, um sich theils enger an die strengeren Grundsätze des Französischen Rechts anzuschliessen, theils selbständige neue Normen zu schaffen.

Die Bestimmung des Art. 34, welcher zufolge der im Falle gänzlichen oder theilweisen Verlustes zu erstattende Werth des Gutes nicht wie im Deutschen Recht nach Ort und Zeit des Empfangs, sondern des Versandts berechnet wird, bewegt sich zwar eher in der entgegengesetzten Richtung. Indess ist diese, anscheinend dem Publikum weniger günstige Abweichung von geringerer Erheblichkeit, weil dafür die Bahn Zölle, Fracht und sonstige Kosten zu tragen hat. Weit wichtiger ist es, dass der Ersatz des Werthes ohne Deklaration von der Eisenbahn voll zu leisten ist. Das Institut der Werthsdeklaration ist dem Uebereinkommen durchaus unbekannt. An das verlassene System der Maximalsätze erinnert nur noch die Bestimmung des Art. 35. Hiernach kann in Spezial- oder Ausnahmetarifen mit ermässigten Frachtsätzen unter gewissen beschränkenden Voraussetzungen bestimmt werden, dass die Vergütung nur bis zu einem Maximalbetrage zu leisten ist. Da es sich in solchen Fällen meist um ganz geringwerthige Massengüter handelt, ist diese Ausnahme kaum von praktischer Bedeutung. Dagegen ist dem Publikum durch das neue Institut der Deklaration des Interesses an der Lieferung die Möglichkeit gegeben, gegen Bezahlung eines verhältnissmässig geringen Frachtzuschlages im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung eine den Werth oder Minderwerth des Gutes übersteigende Entschädigung für den nachgewiesenen weiteren Schaden bis zum deklarirten Betrag zu erhalten.

Durch die gleiche Deklaration des Interesses an der Lieferung kann gemäss Art. 40 für den Fall der Verspätung der Ersatz eines höheren, als des sonst zu vergütenden Schadens gesichert werden. Im übrigen hängt die Höhe des Schadenersatzes für Verspätung davon ab, ob ein Schaden nachgewiesen ist oder nicht. Die Kombination beider Gesichtspunkte ergibt folgendes neue System. Es wird vergütet:

1. ohne Schadensnachweis:
   a) ohne Deklaration des Interesses an der Lieferung:
   bei Verspätung bis einschl. $1/10$ der Lieferfrist: $1/10$ der Fracht,
   " " " " $2/10$ " " $2/10$ " "
   " " " " $3/10$ " " $3/10$ " "
   " " " " $4/10$ " " $4/10$ " "
   " längerer Verspätung . . . . $5/10$ " "
   b) mit Interessedeklaration:
   das Doppelte dieser Sätze bis zum deklarirten Betrag.
2. Beim Nachweis eines Schadens: der nachgewiesene Betrag; und zwar:
   a) ohne Interessedeklaration: bis zur Höhe der ganzen Fracht,
   b) mit Interessedeklaration: bis zum deklarirten Betrag.

Eine selbständige Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung ist dem Uebereinkommen unbekannt.

Aber auch die Frage, ob bei Verspätungen ein Schadenersatz zu leisten sei, ist im Uebereinkommen nach anderen, und zwar strengeren Grundsätzen beantwortet, als im Deutschen Recht. Während dieses die Eisenbahn durch den Beweis, dass sie die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers angewendet habe, für befreit erklärt, fordert das Uebereinkommen im Art. 39 den Beweis, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches die Eisenbahn weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass gemäss Art. 41 die Eisenbahn im Falle der Arglist oder des groben Verschuldens, nicht allein böslicher Handlungsweise, Ersatz des vollen Schadens zu leisten hat, — dass sie nach Art. 42 die Entschädigungssumme, und zwar nicht allein Kaufleuten gegenüber, auf Erfordern mit 6 % vom Tage des Begehrens an verzinsen muss, — dass sie endlich nach Art. 43 bei unrichtiger Deklaration der ausgeschlossenen oder nur bedingt zugelassenen Gegenstände überhaupt nicht aus dem Frachtvertrage haftet.

Sehr ausführlich und nicht durchweg unserem Rechte entsprechend sind im Art. 44 die Ausnahmen von dem daselbst ausgesprochenen Grundsatze behandelt, dass durch Zahlung der Fracht und Annahme des Guts jeder Anspruch an die Eisenbahn erlischt. Auch die Grundsätze über Verjährung der Entschädigungsforderungen (Art. 45) weichen insofern von unserem Rechte ab, als neben der einjährigen eine dreijährige Verjährung für den Fall der Arglist und des groben Verschuldens festgesetzt ist.

(Schluss folgt.)

Die Verkehrsstörungen durch Hochwasser

im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld im November 1890.

Der seit Mitte November v. J. andauernde Regen hatte ein erhebliches Anwachsen sämmtlicher Flussläufe zwischen Rhein und Weser hervorgerufen; aber noch am 23. November, als die Flussläufe bereits ihre Ufer in besorgnisserregender Weise überschritten hatten, konnte man im Hinblick auf die seit Jahren hinsichtlich des Steigens und Fallens des Hochwassers gemachten Erfahrungen den Eintritt einer solchen Katastrophe nicht ahnen, wie sie am 24. November 1890 über einen Theil des nordwestlichen Deutschlands hereingebrochen ist, und wodurch insbesondere die Eisenbahnen schwer in Mitleidenschaft gezogen worden sind. Soweit die Nachrichten vorliegen, sind, abgesehen von Rhein und Weser, in den Hochwassergebieten überall die hohen Wasserstände von 1854 und 1845 erheblich überschritten worden. Am empfindlichsten und in einem bisher noch nicht dagewesenen Umfange ist der Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld durch das Hochwasser betroffen worden.

Der Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld wird von der Diemel (Nebenfluss der Weser), Lahn, Ruhr, Wupper und Sieg (Nebenflüsse des Rheins) und deren wasserreichen Zuflüssen durchzogen; das Quell- und zum Theil auch das Flussgebiet dieser Flussläufe umfasst die unter dem Namen „Sauerländisches (Süderländisches) Gebirge“ bekannten, bis zu 850 m Meereshöhe sich erhebenden Gebirgszüge zwischen Weser und Rhein. Im allgemeinen weisen diese Gebirgszüge starken Baumwuchs auf, jedoch sind verschiedene grössere Flächen, insbesondere die an den oberen Flussläufen sich schroff erhebenden Höhen weniger gut oder gar nicht bewaldet, ein Umstand, der plötzliche Ueberfluthungen der Thäler durch raschen Wasserabfluss begünstigt.

Das am 24. November eingetretene Hochwasser der bezeichneten Flussläufe überfluthete schon frühzeitig und vielfach Bahndämme und Bahnhöfe, so dass auf verschiedenen Bahnstrecken der Betrieb anfangs nur mit Mühe und Noth aufrecht erhalten werden konnte und bald ganz oder theilweise eingestellt werden musste. Am Abend des 24. November liefen jedoch aus allen Richtungen zahlreiche besorgnisserregende Meldungen über erhebliche Beschädigungen von Brücken und Dämmen ein. Abgesehen von denjenigen Ueberfluthungen, welche eine Betriebsstörung bezw. Verkehrsunterbrechung nicht nach sich zogen, waren folgende Strecken gesperrt:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Strecke	Die Sperrung ist eingetreten am	Zeit	beseitigt am	Zeit	Die Strecke wird befahren von Schnellzügen	Personenzügen	Güterzügen	Ursache der Sperrung.
1	Arnsberg-Wennemen	24/11.	2.00	25/11.	4.30	2	11	14	Ueberfluthung des Bahnhofes Arnsberg und der Bahndämme; Beschädigung der Ruhrbrücke westlich am Bahnhof Arnsberg.
2	B.-Rittershausen-Beyenburg	„	2.10	26/11.	2.00	—	12	5	Ueberfluthung des Bahndammes durch die Wupper.
3	Nierenhof-Kupferdreh	„	2.40	3/12.	4.00	—	20	22	Einsturz der Deilbachbrücke; Strecke wird nur eingeleisig wieder betrieben.
4	Wallau-Wilhelmshütte (Lahn)	„	3.45	25/11.	8.20	—	10	2	Ueberfluthung des Bahndammes durch die Lahn.
5	Hagen-Voerde	„	3.50	„	2.30	—	8	6	Desgl. durch die Ennepe.
6	Wennemen-Bestwig	„	4.10	26/11.	7.50	2	11	14	Beschädigung des Bahndammes durch die Ruhr an verschiedenen Stellen; Beschädigung der Ruhrbrücke bei Eversberg.
7	Brilon-Messinghausen	„	5.00	6/12.	8.00	2	8	14	Beschädigung der Hoppekebrücke; Unterspülung des Bahndammes; seit 18/12. zweigeleisig wieder in Betrieb.
8	Messinghausen-Bredelar	„	5.00	18/12.	8.00	2	8	14	Einsturz der Hoppekebrücke. Personenverkehr seit 6/12. durch Umsteigen an der Unfallstelle aufgenommen. Nothbrücke seit 15/12. eingeleisig betriebsfähig hergestellt; vom 18/12. ist auch Güterverkehr wieder aufgenommen.
9	Bredelar-Marsberg	„	6.20	27/11.	8.00	2	8	14	Ueberfluthung des Bahndammes und Beschädigung der Diemelbrücke. Seit 7/12. wieder zweigeleisig in Betrieb.
10	Hengstei-Westhofen	„	6.30	noch nicht		12	19	46	Einsturz von 2 Bogen der Ruhrbrücke infolge Unterspülung eines Pfeilers.
11	Hilchenbach-Vormwald	„	6.45	26/11.	6.00	—	8	5	Dammrutsch.
12	Blankenstein-Herdecke	„	7.15	25/11.	8.20	—	8	18	Ueberfluthung des Bahndammes.
13	Menden-Fröndenberg	„	7.30	noch nicht		—	16	4	Einsturz der eisernen Ruhrbrücke; Personenverkehr seit 4/12. durch Umsteigen ermöglicht.
14	Hümme-Liebenau	„	7.30	25/11.	12.00	6	9	14	Ueberfluthung des Bahndammes.
15	Blankenstein-Hattingen	„	7.26	„	3.15	—	8	18	Desgl. und des Bahnhofes Blankenstein.
16	Wetter-Witten	„	10.00	„	5.45	2	20	70	Ueberfluthung des Bahndammes.
17	Warburg-Welda	„	Abds.	26/11.	5.00	—	8	2	Desgl.
18	Dahlhausen-Hattingen	„	„	25/11	8.30	—	8	18	Desgl.
19	Kettwig-Werden	„	„	26/11.	2.50	—	27	32	Desgl.; seit 30/11. zweigeleisig wieder in Betrieb.
20	Ueberruhr-Dahlhausen	„	„	27/11.	5.00	—	—	18	Ueberfluthung des Bahndammes.
21	Ueberruhr-Steele	„	„	23/12.	5.00	—	20	22	Einsturz von 2 Pfeilern der gewölbten Ruhrfluthbrücke; nur eingeleisig wieder in Betrieb.

Die unter 1, 3, 7, 8, 9, 10, 14, 16, 19 und 21 aufgeführten Strecken sind doppelgeleisig.

Es ist begreiflich, dass die in so grosser Anzahl und rascher Aufeinanderfolge eingehenden Störungsmeldungen der mit der Aufrechterhaltung des Verkehrs berufenen Stelle völlig überraschend kamen, um so mehr, als man im grossen und ganzen von dem Umfange der Störungen zunächst nicht ausreichend unterrichtet sein konnte. Es kam hinzu, dass auch auf den Nachbarbahnen erhebliche Verkehrsstörungen, über deren Umfang und Dauer man gleichfalls keine Kenntniss hatte, eingetreten waren. Indessen liess sich schon am späten Abende des 24. November aus dem Wetterumschlag erhoffen, dass die lediglich durch Ueberfluthungen der Dämme und Bahnhöfe verursachten Störungen nicht von längerer Dauer sein würden. In der That liefen denn auch im Laufe des 25. November Meldungen über die Wiederfahrbarkeit einer grösseren Anzahl Strecken ein, worunter die der Strecken Wetter-Witten, Liebenau-Hümme und Herdecke-Hattingen von besonderer Wichtigkeit waren. Für den gesammten Verkehr blieben aber auf längere Zeit die Strecken: Nierenhof-Kupferdreh und Ueberruhr-Steele (der Linie Vohwinkel-Steele), Brilon-Bredelar (der Linie Schwerte-Cassel), Hengstei-Westhofen (der Linie Hagen-Soest) und Fröndenberg-Menden — mit Ausnahme der letzteren Strecke sämmtlich zweigeleisig — noch unterbrochen.

Um für die zu treffenden Dispositionen freie Hand zu haben und die in kaum geahntem Umfange auf allen Linien eingetretenen Stockungen im Verkehrsumlauf zu beseitigen, sowie um einen einigermaassen geregelten Personenverkehr wieder herzustellen, wurde die Annahme von Gütern für die gesperrten Strecken und darüber hinaus vom 25. November ab vorläufig eingestellt. Die Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit dieser an sich unliebsamen, im übrigen nur bis zum 28. November und auch nur zum Theil aufrecht erhaltenen Maassnahme hat sich in klarster Weise dargethan, weil es nur hierdurch gelungen ist, Anhäufungen von Wagen auf den zur Aufnahme des umzuleitenden Massenverkehrs im allgemeinen nicht eingerichteten Hilfswegen und damit ein völliges Festfahren auf den grossen Rangirbahnhöfen und Knotenstationen zu verhüten.

Für die gesperrten Strecken standen nur Hilfswege zur Verfügung, welche durch die benachbarten Direktionsbezirke Köln (rechtsrh. und linksrh.) und Hannover führten. Alle Anordnungen, welche hinsichtlich der Umleitung des Verkehrs nöthig wurden, konnten somit nur im Einvernehmen mit den betheiligten Verwaltungen getroffen werden. Dank allseitigen Entgegenkommens vollzog sich die Regelung der Umleitung des gesammten Verkehrs, abgesehen von den unvermeidlichen Zugverspätungen, in einer unter den obwaltenden neuen, ungewohnten und schwierigen Verhältnissen ordnungsmässigen Weise.

Was den Personenverkehr betrifft, so erfolgte die Umleitung desselben ohne Aenderung der Beförderungspreise, d. h. die für die gesperrten Strecken und darüber hinaus ausgegebenen Fahrkarten konnten ohne weiteres über die Hilfswege benutzt werden.

Der über die an 2 Stellen unterbrochene Strecke Steele-Vohwinkel sich bewegende, auf 20 Personenzüge angewiesene Personenverkehr zwischen den grossen Städten des Kohlenreviers einerseits und dem Wupperthal, sowie dem Bergischen Industriegebiet andererseits wurde über die Hilfswege: Essen-Kettwig-Düsseldorf und Dahlhausen-Hattingen-Oberbarmen bezw. Hagen umgeleitet, ohne dass es im allgemeinen einer Vermehrung der auf diesen Hilfswegen verkehrenden Personenzüge bedurft hätte. Die Personenzüge auf der bezeichneten unterbrochenen Strecke wurden nur zwischen Vohwinkel und Nierenhof gefahren. Als am 27. November die sonst von Personenzügen nicht befahrene Strecke Ueberuhr-Dahlhausen betriebsfähig wieder hergestellt war, wurden zwischen Werden und Dahlhausen in der einen Richtung 3, in der anderen Richtung 4 Personenzüge und ferner zwischen Kupferdreh und Steele (über Dahlhausen) 2 Arbeiterzüge gefahren. Später stellte sich die Nothwendigkeit heraus, behufs Bewältigung des angehäuften Güterverkehrs zwischen Voh-

winkel und Nierenhof in jeder Richtung 2 Personenzüge ausfallen zu lassen, eine Maassnahme, die jedoch auf 2 Tage beschränkt werden konnte. Am 3. Dezember wurde die Brücke zwischen Nierenhof und Kupferdreh eingeleisig wieder in Betrieb genommen; von diesem Tage ab wurden auf den Strecken Vohwinkel-Kupferdreh bezw. Ueberruhr und Kupferdreh-Werden sämmtliche fahrplanmässigen Personenzüge wieder gefahren, während zwischen Kupferdreh und Dahlhausen nur 2 Personenzüge, hauptsächlich zur Vermittelung des Arbeiterverkehrs, bestehen blieben. Von Kupferdreh wurde der Verkehr über Werden-Essen weiter geleitet.

Auf der durch theilweisen Einsturz der Ruhrbrücke bei Fröndenberg unterbrochenen Strecke Fröndenberg-Iserlohn-Letmathe wurde der Personenverkehr zunächst nur zwischen Letmathe und Menden vermittelt und über Letmathe umgeleitet. Vom 4. Dezember ab wird der Personenverkehr über die gesperrte Strecke mittelst Umsteigens unter Benutzung einer für den Fussverkehr hergestellten Brücke über die Ruhr wieder ermöglicht. Die Personenzüge zwischen Letmathe und der Ruhrbrücke verkehren im allgemeinen nach dem Sommerfahrplan 1890, weil dieser für die gegenwärtigen Verhältnisse geeigneter als der Winterfahrplan ist. Der Bahnhof Fröndenberg ist von der Brücke aus in ungefähr 15 Minuten zu erreichen.

Auf der oberen Ruhrthalbahn ruhte in den ersten Tagen der Verkehrsstörungen der Personenverkehr zwischen Arnsberg und Marsberg fast gänzlich; erst allmählich wurden die Personenzüge, je nach Wiederherstellung der beschädigten Dämme und Brücken, auf der einen Seite bis und von Brilon, auf der anderen Seite bis und von Bredelar gefahren. Am 6. Dezember wurde der Personenverkehr zwischen Schwerte und Cassel mittelst Umsteigens, unter Benutzung einer oberhalb der zerstörten Brücke zwischen Messinghausen und Bredelar hergestellten Fussgängerbrücke, wieder aufgenommen. Am 15. Dezember war an dieser Stelle eine eingeleisige Nothbrücke betriebsfähig hergestellt, so dass von diesem Tage ab die Personenzüge zwischen Schwerte und Cassel nach dem seitherigen Fahrplan wieder durchgeführt werden konnten.

Ueber die Strecke Hengstei-Westhofen vermitteln fahrplanmässig 12 Schnellzüge und 19 Personenzüge den Personenverkehr zwischen Hagen-Elberfeld und dem Bergisch-Märkischen Industriegebiet einerseits und Hamm-Münster-Bremen-Hamburg, Hamm-Hannover, Soest-Braunschweig-Magdeburg-Berlin und Schwerte-Cassel-Leipzig andererseits. Von diesen Zügen werden infolge Einsturzes der Brücke bei Westhofen die Berliner Schnellzüge (über Soest) 31/32, 33/34 und 35/36 sowie die Personenzüge 39/40 zwischen Düsseldorf und Berlin (über Soest) über den einzigen zur Verfügung stehenden, bereits mit 2 Schnellzügen, 20 Personenzügen und 70 Güterzügen belasteten Hilfsweg Holzwickede-Dortmunderfeld-Witten-Hagen umgeleitet und sind ferner die Schnellzüge 87/88 und 89/90 (nach und von Hamm) auf dieselbe Strecke von Hagen bis Dortmund umgelegt, während die Schnellzüge 167/168 zwischen Köln und Leipzig (über Cassel) auf der Strecke Hagen-Cassel und in Verbindung hiermit die Schnellzüge 143/144 zwischen Hagen und Witten (Oberhausen) bis auf weiteres ausfallen. Die übrigen Personenzüge zwischen Hagen und Soest, von denen jedoch der Personenzug 62 (Soest-Hagen) ausgefallen ist, verkehren zwischen Westhofen bezw. Schwerte und Soest.

Ungünstig für die Durchführung der Berliner Züge ist der Umstand, dass die Station Dortmunderfeld für die Richtung Holzwickede-Dortmunderfeld-Witten-Hagen und umgekehrt Kopfstation ist; es muss deshalb bei diesen Zügen in Dortmunderfeld Maschinenwechsel vorgenommen werden. Von besonders nachtheiligem Einflusse auf die Betriebsausführung aber ist, dass auf der Strecke Holzwickede-Dortmunderfeld-Witten bisher Schnellzüge nicht verkehrt haben: bei der raschen Aufeinanderfolge der umgelegten Schnellzüge — in der Zeit von 4.42 Nachm. bis 10.53 Abends 5 Züge, welche sämmtlich auf den Zwischenstationen Durchfahrt haben — kann es deshalb nicht ausbleiben, dass der übrige Zugverkehr eine gewisse Beeinträchtigung erleidet. Während die umgeleiteten Züge in der Zeit vom 25. bis 29. November nach einem provisorisch aufgestellten Fahrplan gefahren wurden, ist seit dem 30. November ein feststehender Fahrplan eingeführt, nach welchem die vorbezeichneten Züge eine durchschnittliche Mehrfahrzeit von etwa 30 Minuten erhalten haben.

In den Anschlüssen der umgeleiteten Schnell- und Personenzüge mussten naturgemäss mannigfache Verschiebungen eintreten, die zum Theil durch Verlegung der An- und Abfahrtszeiten der Anschlusszüge auf den betr. Strecken ausgeglichen wurden. Dagegen mussten zur Erreichung der wichtigsten Anschlüsse nach und von der oberen Ruhrthalbahn mehrere neue Züge zwischen Schwerte und Holzwickede bezw. Dortmund eingelegt werden.

Ungleich schwieriger gestaltete sich die Umleitung des Güterverkehrs. Tausende von Güterwagen wurden in ihrem Laufe unterwegs aufgehalten; Güterzüge mit ihrem Personal mussten stellenweise da, wo sie von dem Hochwasser ereilt waren, liegen bleiben, auf der oberen Ruhrthalbahn beispielsweise mehrere Tage. Als infolge der Einstellung der Güterannahme die unterwegs befindlichen Sendungen und Züge wieder in Gang gesetzt waren, wurde in die Umleitung des Güterverkehrs ein geregelter Zusammenhang gebracht. Auch hier blieb die Umleitung ohne Einfluss auf die Tarifsätze, indem die Beibehaltung und Anwendung der direkten Tarifsätze bei der Benutzung der Hilfswege angeordnet wurde.

Der durch die Unterbrechungen auf der Strecke Vohwinkel-Steele gehinderte direkte Verkehr zwischen dem Kohlenrevier einerseits und dem Wupperthal mit seinem Hinterlande andererseits wurde auf die auch für den Personenverkehr vorgeschriebenen Hilfswege: Essen-Kettwig-Düsseldorf und Dahlhausen-Hattingen-Oberbarmen bezw. Hagen umgelegt. Vom 3. Dezember ab wurden von den 22 Güterzügen der bezeichneten unterbrochenen Strecke infolge der eingeleisigen Wiederherstellung der Deilbachbrücke zwischen Nierenhof und Kupferdreh diejenigen Züge, welche sonst nach bezw. von Steele gefahren wurden, über Dahlhausen geleitet, zwischen Dahlhausen und Ueberruhr 2 Bedarfszüge eingelegt und ferner 3 Güterzüge von Düsseldorf bezw. Kettwig über Dahlhausen gefahren. Dagegen fielen 2 Güterzüge und eine Anzahl Bedarfszüge zwischen Ueberruhr und Steele aus.

Die Umleitung des seither nach und von der Strecke Fröndenberg-Iserlohn-Letmathe über Fröndenberg vermittelten Güterverkehrs über Letmathe verursacht nur insofern einige Schwierigkeiten, als der ohnehin beschränkte Bahnhof Letmathe um 60—80 Wagen täglich mehr belastet wird.

Auf der von 14 Güterzügen befahrenen oberen Ruhrthalbahn wurden zunächst die für die gesperrte Strecke unterwegs befindlichen Wagen auf den Vorstationen aufgestellt. Vom 26. bezw. 28. November ab wurden zwischen Schwerte und Brilon und zwischen Warburg und Bredelar in jeder Richtung vier fahrplanmässige Güterzüge gefahren. Der Güterverkehr zwischen Warburg und den östlich gelegenen Stationen einerseits und Soest bezw. Holzwickede und den westlich gelegenen Stationen andererseits wurde über die Hannoversche Linie Warburg-Altenbeken-Soest umgeleitet. Diese Verkehrsleitung ist auch nach der Wiederherstellung der Strecke Messinghausen-Bredelar am 15. bezw. 18. Dezember, von welch letzterem Tage ab auch der Güterverkehr zwischen Schwerte und Warburg wieder aufgenommen ist, bis auf weiteres bestehen geblieben.

Für den nach den Leitungsvorschriften auf die Strecke Hengstei-Westhofen angewiesenen Güterverkehr stehen drei Hilfswege zur Verfügung und zwar:

1. der Weg über Hamm-Wanne-Duisburg-Rheinhausen für den Verkehr zwischen Hamm und Uebergang einerseits und den Stationen der linken Rheinseite und darüber hinaus, soweit der Uebergang Neuss hierfür in Frage kommt;
2. der Weg über Holzwickede-Dortmunderfeld-Witten-Hagen für den Verkehr zwischen Hamm und Uebergang einerseits und den Stationen des Bezirks Elberfeld andererseits und
3. der Weg über Soest-Welver-Dortmund Rh.-Hagen Rh. für den Verkehr zwischen Soest und Uebergang (einschl. des von der oberen Ruhrthalbahn über Warburg-Altenbeken umgeleiteten Verkehrs) einerseits und den Stationen des Bezirks Elberfeld und darüber hinaus andererseits, soweit dieser Verkehr nicht auch über den vorstehend unter 2 bezeichneten Weg geleitet wird.

Der zu 1 genannte Verkehr wird von den auf der Strecke Hamm-Wanne-Duisburg-Rheinhausen verkehrenden Güterzügen aufgenommen. Auf der Strecke Soest-Welver-Dortmund Rh.-Hagen Rh. sind in jeder Richtung drei neue Güterzüge eingelegt, welche, lediglich dem Durchgangsverkehr dienend, theils in Hagen, theils in Gerresheim nach und von der Hauptstrecke Hagen-Düsseldorf übergeleitet werden. Infolge dessen musste auf der Strecke Welver-Dortmund Rh.-Hagen Rh. und zum Theil auch auf der Strecke Welver-Dortmund Rh.-Hagen Rh. und zum Theil auch auf der Strecke Hagen Rh.-Gerresheim Rh. Nachtdienst eingeführt werden.

Von den 46 Güter- bezw. Eilgüterzügen der Strecke Hengstei-Westhofen sind 33 Güterzüge und 2 Eilgüterzüge über die Strecke Holzwickede-Dortmunderfeld-Witten-Hagen umgeleitet. Auch diese Züge dienen in erster Reihe dem Durchgangsverkehre und haben deshalb auf den Zwischenstationen keinen oder nur geringen, durch die Betriebsverhältnisse bedingten Aufenthalt.

Die Betriebsausführung gestaltete sich im allgemeinen, insbesondere auch aus den bei der Umleitung der Schnellzüge erwähnten Gründen höchst schwierig. Wie Dortmunderfeld für die Strecke Holzwickede-Dortmunderfeld-Witten-Hagen, so ist Dortmund Rh. für die Richtung Soest-Welver-Dortmund Rh.-Hagen Rh. und umgekehrt Kopfstation. Die Güterzüge der bezeichneten Strecken müssen deshalb in Dortmunderfeld

bezw. Dortmund Rh. wenden, was auf den Abgangsstationen der Züge eine umgekehrte Zusammenstellung der letzteren bedingt. Mit der Fertigstellung der aus Anlass der Verkehrsstörungen beschlossenen Anlage einer Verbindungsbahn von Hörde Rh. (Strecke Hagen Rh.-Dortmund Rh.) nach Hörde B. M. (Strecke Dortmund-Holzwickede) — voraussichtlich anfangs Januar — werden die durchgehenden Schnell- und Personenzüge über diese Verbindungsbahn geleitet werden und wird hierdurch eine wesentliche Entlastung der Strecke Holzwickede-Dortmunderfeld-Hagen eintreten.

Durch die umfangreichen Umleitungen des Personen- und Güterverkehrs wurden an die Hilfswege ganz erhebliche Mehranforderungen gestellt, welche nur unter Aufbietung aller Kräfte von Personal und Betriebsmitteln erfüllt werden konnten. Die Dispositionen über die Personen- und Güterzüge, die Wagen- und Lokomotivpersonale mussten einer gänzlichen Umgestaltung unterzogen werden und die Bestimmungen über die Benutzung der Güterzüge sowie die Vorschriften über die Verladung der Eilgüter und Frachtstückgüter den neuen Verhältnissen angepasst werden, was wiederum eine anderweitige Einrichtung des Dienstbetriebes auf den Güterböden und Umladehallen nach sich zog. Wenn es dennoch gelungen ist, den gesammten Verkehr ohne Störungen zu bewältigen, so ist dies nicht zum kleinsten Theile der unter schwierigen Verhältnissen bewiesenen Umsicht und treuen aufopfernden Pflichterfüllung sämmtlicher betheiligten Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter zu verdanken.

Die Arbeiten zur (eingeleisigen) Wiederherstellung der zur Zeit noch gesperrten Strecken Ueberruhr-Steele, Hengstei-Westhofen und Fröndenberg-Menden sind unter Aufbietung aller eben verwendbaren Arbeitskräfte und mechanischen Hilfsmittel inzwischen so weit gefördert, dass, falls nicht besonders ungünstige Witterungsverhältnisse eintreten, die Strecken Hengstei-Westhofen und Fröndenberg-Menden noch im Laufe des Monats Januar wieder in Betrieb genommen werden können. Auf der Strecke Ueberruhr-Steele ist dies bereits am 23. Dezember geschehen.

Elberfeld, im Dezember 1890. Ludwig Weber, Eisenbahnsekretär.

Ertrag der einzelnen Linien des Sächsischen Staats-Eisenbahnnetzes im Jahre 1889.

Die soeben erschienene Rentabilitätsberechnung für die einzelnen zum Sächsischen Staats-Eisenbahnnetze gehörigen Linien hat für die meisten derselben wiederum eine Verkehrssteigerung und eine höhere Verzinsung des Anlagekapitals gegen das Vorjahr ergeben. Wir lassen nachstehend eine Zusammenstellung der einzelnen Linien mit einer vergleichenden Gegenüberstellung der Verzinsung der Anlagekapitale in den Jahren 1888 und 1889 folgen.

Die Reihenfolge beginnt mit der sich am höchsten verzinsenden Bahn und setzt sich bis zu der am niedrigsten verzinsten Bahn nach der Abstufung der erzielten Prozentsätze fort. Die fettgedruckten Zahlen bedeuten das Verhältniss des Betriebszuschusses zum Anlagekapital.

I. Normalspurige Bahnen.

		1888 %	1889 %
1.	Pirna-Berggiesshübel	12,600	12,239
2.	Bodenbach-Dresden-Altstadt	9,813	10,897
3.	Stollberg-St. Egidien u. Höhlteich-Wüstenbrand mit Kohlenbahn	9,942	10,215
4.	Leipzig-Hof u. Leipzig-Plagwitz-Gaschwitz	8,735	8,896
5.	Görlitz-Dresden-Altstadt	7,888	8,756
6.	Werdau-Weida	7,524	8,661
7.	Gaschwitz-Meuselwitz	8,180	8,026
8.	Dresden-Werdau m. Kohlenbahn b. Dresden	7,436	7,914
9.	Schwarzenberg-Zwickau mit Schneeberg-Niederschlema	7,450	7,763
10.	Brunn-Greiz	5,476	7,058
11.	Zeithain-Elsterwerda	6,631	6,794
12.	Schönbörnchen-Gössnitz	5,808	6,713
13.	Leipzig Dresden und Grossenhain-Priestewitz	6,223	6,473
14.	Riesa-Chemnitz	4,438	5,745
15	Borsdorf-Coswig	4,752	5,305
16.	Reitzenhain-Flöha mit Olbernhau-Pockau	4,460	5,245
17.	Dresden-Elsterwerda	5,342	4,617
18.	Gössnitz-Gera	4,003	4,148
19.	Leipzig-Geithain	2,777	4,117
20.	Weida-Mehltheuer	2,990	3,530
21.	Riesa-Nossen-Moldau	2,445	3,471
22.	Plauen-Eger	2,770	3,338
23.	Kieritzsch-Chemnitz mit Limbach-Wittgensdorf und Rochlitz-Penig	3,305	2,982
24.	Kamenz-Pirna	2,564	2,915
25.	Annaberg-Flöha	2,773	2,631
26.	Meuselwitz-Ronneburg	1,279	2,519
27.	Schönberg-Schleiz	2,047	2,487
28	Chemnitz-Adorf mit Zwota-Klingenthal	1,992	2,269
29.	Wolfsgefärth-Weischlitz	1,568	2,046
30.	Glauchau-Wurzen	1,914	1,900
31.	Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	1,379	1,443
32.	Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz	1,031	1,252
33.	Rosswein-Hainichen-Niederwiesa	1,460	1,229
34.	Zittau-Löbau, Oberoderwitz-Wilthen, Scheibe-Eibau, Ebersbach-Löbau	0,867	0,847
35.	Bautzen-Schandau, Niederneukirch-Bischofswerda, Neustadt-Dürrröhrsdorf	0,572	0,761
36.	Herlasgrün-Falkenstein	0,597	0,571
37.	Zwönitz-Stollberg	—	0,381
38.	Weipert-Annaberg	**0,314**	0,338
39.	Buchholz-Schwarzenberg mit Waltersdorf-Crottendorf	—	**0,878**

II. Schmalspurige Bahnen.

		1888 %	1889 %
1.	Hainsberg-Kipsdorf	3,963	4,288
2.	Klotzsche-Königsbrück	4,925	4,181
3.	Wilkau-Saupersdorf	3,675	3,878
4.	Radebeul-Radeburg	3,475	3,311
5.	Zittau-Markersdorf	3,332	2,907
6.	Potschappel-Wilsdruff	0,773	0,736
7.	Wilischthal-Ehrenfriedersdorf mit Herold-Thum	0,619	0,452
8.	Oschatz-Döbeln mit Mügeln-Nerchau-Trebsen	1,743	0,347
9.	Mosel-Ortmannsdorf	**0,473**	0,296
10.	Schönfeld-Geyer	0,193	**0,300**
11.	Grünstädtel-Rittersgrün	—	**0,689**

Nach dieser Zusammenstellung ist die Rentabilität auf 30 Linien gestiegen und nur auf 17 Linien gefallen. Dieses Verhältniss stellt sich dadurch als ganz besonders günstig dar, dass unter jenen 30 Linien die wichtigsten und längsten Strecken sind, und dass die Abnahme der Verzinsung auf den übrigen 17 Linien eine nur sehr geringfügige ist.

Eines Betriebszuschusses bedurften nur 3 Linien: Buchholz-Schwarzenberg mit Waltersdorf-Crottendorf (eröffnet am 1. Dezember 1889), ferner Schönfeld-Geyer und Grünstädtel-Rittersgrün (eröffnet am 1. Juli 1889).

Bemerkenswerth ist das Zurückgehen der Verzinsung auf mehreren Schmalspurbahnen. Zum Theil ist dieser Umstand darauf zurückzuführen, dass am 1. April 1889 eine Tarifherabsetzung im Verkehre mit den normalspurigen Bahnen eintrat und ungeachtet theilweiser bedeutender Mehrtransporte der bei einzelnen Linien hierdurch veranlasste Frachtausfall nicht gedeckt werden konnte.

Die höchste Verzinsung erreichte auch im Jahre 1889 die Pirna-Berggiesshübler Bahn. Gegen das Vorjahr wurde eine Erhöhung der Einnahmen um 3329 ℳ erzielt. Wenn trotzdem der Zinsfuss sich niedriger stellte als im Jahre 1888, so ist dies auf einige ausserordentliche Ausgaben zurückzuführen.

Sehr erfreulich ist es, dass die Linie Bodenbach-Dresden Altstadt wiederum eine Erhöhung der Verzinsung um reichlich 1 % aufweist. Im Personenverkehr ist ein Einnahmezuwachs von 71543 ℳ, im Güterverkehr ein solcher von 393907 ℳ zu verzeichnen. Ueber Bodenbach und Tetschen wurden 17760 beladene Wagen mehr eingeführt, welche neben anderen Gütern 148000 t Böhmische Braunkohlen enthielten. Die Gesammteinnahme ist um 486966 ℳ gestiegen. Die Ausgaben erforderten 168018 ℳ mehr. Gegen das Vorjahr ist daher das Reinerträgniss der Linie Bodenbach-Dresden-Altstadt um 318948 ℳ grösser. — Auch die Verzinsung der Linie Görlitz-Dresden-Altstadt stellt sich um ziemlich 1 % höher. Der Reinertrag dieser Linie war um 291967 ℳ grösser wie im Vorjahr.

Das Anlagekapital aller Linien zusammen verzinste sich mit 5,584 % gegen 5,223 % im Jahre 1888. Die Verzinsung des Anlagekapitals für die normalspurigen Bahnen betrug 5,654 (1888: 5,269 %) und für die Schmalspurbahnen 1,689 % (1888: 2,342 %)

—

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Ab- und Zurechnung von bezw. zu den Vereinsbahnstrecken. Am 1. Januar d. J. ist die bisher von der K. K. priv. Böhmischen Kommerzialbahn betriebene Lokalbahn Brandeis an der Elbe-Celakovic-Mochov (11,89 km) in den Betrieb der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft übergegangen und es ist die genannte Strecke — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — den Vereinsbahnstrecken des Verwaltungsrathes der K. K. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen ab- und den Vereinsbahnstrecken des Verwaltungsrathes der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5423 vom 30. Dezember v. J. an sämmtliche, dem Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen beigetretenen Verwaltungen, betreffend Einführung eines einheitlichen Diensttelegramm-Formulars (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 5589 vom 30. Dezember v. J. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Uebergang der Lokalbahn Brandeis an der Elbe-Celakovic-Mochov in den Betrieb der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 5590 vom 31. Dezember v. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 3. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat November 1890.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat November 1890 ergibt für die 67 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 387,15 Kilometer, folgendes: Im Monat November 1890 war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 36 Bahnen mit zusammen 3 621,08 km höher und bei 31 Bahnen mit zusammen 32 766,07 km (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende November 1890 war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 51 Bahnen mit zusammen 32 886,76 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 3 500,39 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende November 1890 das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 *M.* (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 118,83 km, so dass auf je 1 km 192 375 *M.* entfallen. Bei den unter eigener Verwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende November 1890 das gesammte konzessionirte Anlagekapital 504 868 829 *M.* (253 997 500 *M.* Stammaktien, 71 507 000 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 179 364 329 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dies Kapital bestimmt ist, 2 904,50 km, so dass auf je 1 km 173 823 *M.* entfallen.

Eröffnet wurden am 1. November 1890 die Strecke Reppen-Zielenzig 30,28 km (Königliche Eisenbahndirektion Berlin), am 3. November 1890 die Strecke Horburg-Markolsheim 17,65 km (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen), am 18. November 1890 die Strecke Mügeln-Altenberg 36,10 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) und am 27. November 1890 die Strecke Tuttlingen-Inzigkofen 37,08 km (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen).

Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband

hat Vereinbarungen über die bei Bekanntgabe von Verkehrsstörungen und der Leitung von Personen und Gütern über Hilfslinien zu befolgenden Grundsätze getroffen. Wie der „Voss. Ztg." mitgetheilt wird, handelt es sich um ein gleichmässiges Verfahren bei den Meldungen der eingetretenen Verkehrsstörungen usw. an die Nachbar- und Verbandsbahnen. Die Meldungen sollen möglichst genau und eingehend sein und nach einer vorher bestimmten Leitungstabelle für Verkehrsstörungs-Telegramme in beschleunigtester Weise verbreitet werden, ferner angeben, ob der Verkehr durch Umsteigen der Reisenden und Umladen des Gepäcks aufrecht erhalten wird, ob eine Strassen-Fahrgelegenheit eingerichtet ist usw. Für die Bekanntmachung von Verkehrsstörungen, von welchen ungesäumt den Reisenden durch in die Augen fallende Plakate an den Fahrkarten-Schaltern, in den Wartesälen und an den Tafeln über Zugverspätungen Kenntniss zu geben ist, ist ein bestimmtes Formular vereinbart worden. Bei Betriebsstörungen, durch welche der Personenverkehr auf durchgehenden Linien voraussichtlich länger als 12 Stunden unterbrochen ist, sollen von der betriebsleitenden Behörde Mittheilungen an geeignete Organe (Telegraphenbüreaus, Zeitungen) gemacht werden. Den mit direkten Fahrkarten versehenen, schon unterwegs befindlichen Reisenden soll gestattet werden, Hilfslinien ohne Nachzahlung zu benutzen, und die Reisenden sollen hierüber von Amtswegen und besonders auch über die jeweilig günstigste Linie belehrt werden. Die Bescheinigung der Gültigkeit der direkten Fahrkarten über den Hilfsweg erfolgt durch den Vorsteher der Ablenkungsstation. Eine Verausgabung direkter Fahrkarten für Reisen über gesperrte Strecken hinaus findet nach Bekanntgabe der Sperrung nicht mehr statt, sofern hierüber nicht besondere Abmachungen zwischen den zunächst betheiligten Verwaltungen getroffen sind. Die unterwegs befindlichen Güter werden auf geeignetstem Hilfswege ihrem Bestimmungsorte zugeführt.

Preussische Staatsbahnen.

Expressgutbeförderung.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, der Hebung und weiteren Ausdehnung der Expressgutbeförderung auf den Preussischen Staatseisenbahnen besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und Einrichtungen zu treffen, welche die Aufgabe von Expressgütern nach und von allen Preussischen Eisenbahnstationen gestatten. Die Expressgutbeförderung bestand bis dahin nur als eine Nebeneinrichtung des Gepäckabfertigungsdienstes auf den Preussischen Staatsbahnen. Man konnte auch ohne Billetlösung Güter aller Art zur Gepäckfracht aufgeben, die dann mit dem nächsten Schnell- oder Personenzuge befördert wurden. Als geringster Frachtbetrag wurde bei Schnellzugbeförderung 1 *M.*, bei Personenzugbeförderung 50 ₰, erhoben. Bei der Ankunft der Expressgüter wurden dieselben dem sich meldenden Empfänger sofort ausgehändigt, oder demselben angezeigt, oder wo bahnseitige Abrollung bestand, zugeführt. Auf den Süddeutschen Bahnen ist die Expressgutbeförderung schon seit Jahren eingeführt, wird dort vom Publikum in umfassendster Weise benutzt und macht besonders der Packetbeförderung der Post starke Konkurrenz.

Betriebsergebnisse.

Im Jahre 1890 wurden bisher im Vergleich zum Vorjahre vereinnahmt

im	für Personen 1890	gegen 1889	für Güter 1890	gegen 1889
	Mark			
Januar . . .	12 671 091	+ 626 242	48 467 543	+ 2 570 608
Februar . .	11 703 437	+ 1 758 084	48 244 887	+ 6 161 937
März	14 843 388	+ 1 731 727	52 714 103	+ 3 989 875
April . . .	19 081 356	+ 1 623 642	47 050 563	+ 1 833 173
Mai	21 900 411	+ 4 842 138	48 864 503	+ 5 659 008
Juni	20 150 582	— 1 870 304	46 574 550	+ 3 967 629
Juli	25 533 008	+ 1 524 632	48 947 915	+ 355 097
August . . .	24 778 368	+ 1 660 948	50 335 809	— 1 453 165
September .	22 824 068	+ 1 184 087	52 321 610	+ 1 275 121
Oktober . .	19 266 259	+ 1 054 809	57 637 501	+ 531 076
November .	15 381 062	+ 872 029	52 182 276	— 2 722 152

	insgesammt	gegen 1889
	Mark	
Januar . . .	64 735 522	+ 3 806 147
Februar . . .	63 310 739	+ 8 580 900
März	73 401 870	+ 6 623 520
April	69 473 744	+ 3 897 838
Mai	74 110 046	+ 10 800 101
Juni	70 097 040	+ 2 501 273
Juli.	78 236 279	+ 2 449 670
August . . .	78 761 974	+ 744 623
September . .	78 886 131	+ 2 919 336
Oktober . . .	80 880 000	+ 1 970 272
November . .	71 504 815	— 1 297 790
Betriebslänge . . km	24 825	+ 483
Einnahme für 1 km *M.*	2 880	— 113

Vermehrung des Materials der Staatseisenbahnen und des Sekundärbahnnetzes.

Die Vorlagen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, welche die Vermehrung des Materials der Staatseisenbahnen, sowie des Sekundärbahnnetzes betreffen, werden, wie man hört, in demselben Umfange wie im vorigen Jahre wieder erscheinen. Die Denkschriften, welche den Entwürfen zur Begründung bei-

gegeben sind, sollen diesmal neue und interessante Gesichtspunkte darbieten.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Die Stationen Hennef an der Strecke Köln-Giessen und Honnef an der Strecke Troisdorf - Niederlahnstein führen fortan die Bezeichnung „Hennef (Sieg)“ und „Honnef (Rhein)“.

Ostpreussische Südbahn.

Die Betriebseinnahmen im Monat Dezember 1890 betrugen nach vorläufiger Feststellung im Personenverkehr 63 449 *M*, im Güterverkehr 368 187 *M*, aus sonstigen Quellen 12 351 *M*, zusammen 443 987 *M*, darunter auf der Strecke Fischhausen-Palmnicken 4 331 *M*, im Dezember 1889 vorläufig 280 849 *M*, mithin gegen den entsprechenden Monat des Vorjahres mehr 163 138 *M*, im ganzen vom 1. Januar bis 31. Dezember 1890 4 181 383 *M* (provisorische Einnahme aus Russischem Verkehr nach Russischem Stil) gegen vorläufig 4 681 544 *M* im Vorjahre, mithin gegen den entsprechenden Zeitraum des Vorjahres weniger 500 161 *M* gegen festgestellt 4 987 731 *M* im Vorjahre, mithin weniger 806 348 *M*.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn.

Am 12. d. Mts. findet in Glückstadt eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft statt, auf deren Tagesordnung der Bericht der Staatseisenbahnverwaltung über die Betriebsrechnung der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn für das erste Halbjahr 1890 steht.

Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahngesellschaft.

Auf der Tagesordnung der auf den 19. d. Mts. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre steht u. a. ein Antrag der Direktion, betreffend die Erhöhung der Anleihe von 750 000 auf 850 000 *M*.

Deutsch-Italienischer Verkehr.

Nach Mittheilung der Schweizerischen Centralbahnverwaltung werden Sendungen, welche für Italienische Nicht-Verbandstationen bestimmt sind, häufig nach Basel abgefertigt. Sendungen nach Italienischen Nicht-Verbandstationen, soweit diese Sendungen nach den Tarifbestimmungen zur direkten Beförderung überhaupt zugelassen sind, müssen auf diejenige Italienische Station abgefertigt werden, welche in dem im Theile II enthaltenen Italienischen Stationsverzeichnisse für die betreffende Nicht-Verbandstation als Umkartirungsstation vorgesehen ist. Ebenso sind Sendungen nach Italienischen Nebenbahnstationen, somit also nach solchen Italienischen Stationen, welche den am direkten Deutsch - Italienischen Verkehre betheiligten Italienischen Verwaltungen nicht angehören und welche daher in dem angegebenen Stationsverzeichnisse nicht aufgenommen sind, auf diejenige Italienische Verbandstation abzufertigen, welche als Ausgangs- bezw. Anschlusspunkt für die betreffende Nebenbahnlinie dient. So sind beispielsweise Sendungen nach der an der Nebenbahnlinie Santhià - Biella liegenden Station Biella auf die der Italienischen Mittelmeerbahn angehörende und in den direkten Verkehr einbezogene Station Santhià abzufertigen.

Dampfheizwagen.

Vom Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Berlin (Direktionsbezirk Erfurt) ist hiesigen Zeitungen die nachstehende amtliche Mittheilung zugegangen: „Nach den gemachten Erfahrungen werden bei den mit Dampf zu heizenden Zügen, welche mehr als 20 Achsen stark sind, bei grösserer Kälte die letzten Wagen nicht genügend erwärmt und sind infolge dessen schon öfter Beschwerden hierüber eingelaufen. Diesem Uebelstande ist seitens der Verwaltung soweit als thunlich durch entsprechende Maassnahmen, wie Theilung und Verkürzung der Züge usw. abgeholfen worden. Eine Aenderung in der Konstruktion der Heizeinrichtungen in den Personenwagen ist in Aussicht genommen, so dass die beregten Uebelstände in der nächsten Heizperiode nicht mehr zu Tage treten werden.

Der Postverkehr zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

In Washington ist am 27. Dezember v. J. zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten ein Postvertrag, betreffend die Einrichtung schwimmender Postämter auf den Postdampfern behufs Bearbeitung der gesammten Post während der Fahrt, abgeschlossen worden (vergl. Nr. 95 S. 933 vor. Jahrg. d. Ztg.). Die neue Einrichtung, welche eine sehr erhebliche Verbesserung des Postdienstes darstellt, beginnt für Deutschland mit dem 1. April, für Nordamerika mit dem 15. April d. J.

Bücherschau.

Die Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina im Anschlusse an die K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassybahn von E. A. Ziffer, beh. aut. Civilingenieur.

Wir begrüssen das soeben unter obigem Titel bei Spielhagen Schurich in Wien erschienene grosse Werk*) mit aufrichtiger Freude und Genugthuung als eine gehaltvolle, überzeugend geschriebene, höchst schätzenswerthe Arbeit eines Oesterreichischen Ingenieurs und müssen dasselbe als das umfassendste Werk bezeichnen, das seither in dieser Richtung (ausgezeichnet durch die Anordnung und systematische Bearbeitung des kolossalen Materials) geschrieben wurde. Das Werk ist geeignet, tiefere und genauere Kenntniss des Lokalbahnwesens zu schaffen und in weiterer Folge bestimmt, die Lokalbahnen in Oesterreich in höherem Maasse zu fördern, als dies bisher der Fall war; denn dasselbe behandelt alle Details über die unter der einheitlichen Oberleitung des Verfassers ausgeführten Lokalbahnen von 330 km Länge. Die dem Texte beigegebenen 91 Zeichnungen und Karten sind korrekt ausgeführt, die Normaltypen für Unter- und Oberbau sowie die Pläne der ausgeführten Kunstbauten und Stationsgebäude möglichst ökonomisch und den neuesten Erfahrungen entsprechend entworfen, und ausser den sorgfältig bearbeiteten Längenprofilen noch durch detaillirte Bahnbeschreibungen ergänzt. Die Situationspläne sind mit Rücksicht auf den gegebenen Maassstab etwas klein, aber immerhin noch deutlich genug.

Im Unterbau ist zwar ein möglichstes Anschmiegen an das Terrain nachweisbar, dabei jedoch auf den späteren Betrieb und seine Anforderungen Rücksicht genommen. Die beigegebene Karte über den Stromlauf des Pruth bei Bojan seit 1784 charakterisirt das Wesen der grossen Verwahrlosung der Ströme in Galizien und der Bukowina in drastischer Weise.*) Die Anlage der Stationen ist technisch richtig und praktisch durchgetührt, wobei Erfahrungen der Neuzeit und bezw. späterer stärkerer Verkehr berücksichtigt wurden. Die Hochbauten sind zweckmässig und sehr ökonomisch eingetheilt und ausgeführt.

Die Konstruktion der Fahrbetriebsmittel (Lokomotive, Wagen usw.) entspricht den an die verschiedenen Linien gestellten Anforderungen in ökonomischer Weise.

Die ausführlichen und klaren Mittheilungen über die Bau- und Anlagekapitalien, Betriebsorganisation, Personen- und Gütertarife in ihrer Rückwirkung auf den Verkehr und die Betriebs- und finanziellen Ergebnisse vervollständigen das Bild der besprochenen Lokalbahnen in zutreffender Weise. Mit ganz besonderer Sachkenntniss ist die Organisation des Betriebsdienstes durch Bestellung eigener Betriebsvorstände für jede einzelne Linie durchdacht, dieselbe ist höchst einfach und ökonomisch, wozu sich noch die bisher in diesem Umfange noch nicht versuchte Erhaltung der Bahn im Pauschalakkorde hinzugesellt.

Im Schlussworte gibt der Verfasser seine höchst schätzenswerthen Erfahrungen über Betriebskostenberechnung (S. 128) bekannt, welche geeignet sind, die allgemeinen Formeln der Theoretiker auf das richtige Maass zurückzuführen. Die Konklusionen über die gegenwärtige Unzweckmässigkeit der Tarifbildung für Lokalbahnen und ihre Gleichgestaltung mit jenen der Hauptbahnen, ihre stete Abhängigkeit in Tariffragen rein lokaler Natur von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, sind so richtig und durch die Erfahrung bestätigt, dass wir dem Verfasser nur Dank wissen, diese Mängel öffentlich und ungeschminkt besprochen zu haben, ebenso wie dessen Rathschläge über die ökonomische, von jedem Büreaukratismus befreite Verwaltung der Lokalbahnen sehr beachtenswerth sind. Der Verfasser befürwortet endlich das grosse Netz unserer vorzüglichen Reichs- und Landesstrassen für die Anlage von Lokalbahnen zu benutzen, und sind die bezüglichen Winke zur Hebung der Interessen der Lokalbahnunternehmungen sehr dienlich.

Am Schlusse dieses umfassenden Werkes sind als werthvolle Beigaben eine beträchtliche Zahl von Verträgen, Uebereinkommen und Bedingnissen angefügt, welche die Betriebsübernahme der Lokalbahnen durch die Hauptbahn, auf die Mitbenutzung von Anschlussbahnhöfen, die Benutzung der Reichs-, Bezirks- und Gemeindestrassen zur Anlage von Lokalbahnen, die Anlage und den Betrieb von Schleppbahnen bis zur ansehnlichen Länge von 20 km sowie die Bedingnisse über die Erhaltung der Erdarbeiten und des Oberbaues gegen eine fixe Pauschalsumme betreffen. Auch die Instruktion für die telephonische Korrespondenz auf der 7 km langen Theilstrecke Kolomea-Kniazdwórz und mehrere andere die Erleichterung des Verkehrs betreffenden Instruktionen bieten mit allen vorgenannten Beilagen viel Interesse, weil sie in der vorliegenden Vollständigkeit (soviel bekannt) noch nicht veröffentlicht wurden, und ein reiches Material sowie viele Anhaltspunkte für alle jene liefern, die sich mit dem Bau und Betriebe von Lokalbahnen zu beschäftigen gedenken. *r.*

*) In Grossquart. Preis 30 *M*.

*) Die Trassenführung in diesem Bahntheile sowie der Abbau des Pruthflusses gehören zu den schwierigsten, mit grosser Energie und Fachkenntniss ausgeführten Arbeiten.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Staatsbahn-Vieh etc.-Verkehr. Berlin-westliche Staatsbahnen. Die am 1. Januar 1891 im Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Vieh etc.-Tarif für die Station Görlitz der Sächsischen Staatseisenbahn zur Einführung kommenden Frachtsätze etc. gelangen bis auf weiteres auch für die gleichnamige Station des diesseitigen Bezirks zur Anwendung.

Soweit Frachterhöhungen und Beschränkungen eintreten, bleibt die seitherige Frachtberechnung noch bis zum 15. Februar 1891 in Wirksamkeit.

Berlin, im Dezember 1890. (43MG)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf dem Schlesischen Personen- und Güterbahnhofe in Berlin. Vom 1. Januar 1891 ab werden die auf dem Schlesischen Personen-Bahnhofe in Berlin abgehenden und ankommenden, in Berlin verbleibenden Sendungen von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, soweit deren Abfertigung bisher durch die Gepäck-Abfertigungsstelle dieses Bahnhofes erfolgte, ausschliesslich von der

Güter-Abfertigungsstelle

in der Mühlenstrasse abgefertigt, woselbst auch die Wagenbestellung, Verbezw. Entladung sowie Frachtzahlung und dergleichen stattzufinden hat.

Die Gepäck-Abfertigungsstelle Berlin Schlesischer Bahnhof wird nur noch diejenigen Sendungen der angegebenen Art abfertigen, welche im Durchgangsverkehr von auswärts auf dem Schlesischen Personenbahnhof eingehen und weiter abgefertigt werden müssen, soweit deren Beförderung mit Zügen über die Berliner Stadtbahn zugelassen ist. Etwaige Auskunft wird auf Verlangen der bei den Zügen auf dem Schlesischen Personenbahnhof Dienst thuende Stationsbeamte oder die Gepäck-Abfertigungsstelle daselbst ertheilen.

Berlin, im Dezember 1890. (44MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Januar 1891 tritt zum Verbands-Gütertarif zwischen den Stationen des Bezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Bahn der Nachtrag XI in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen, neue Frachtsätze für Marienburg K. O. und Berichtigungen des Nachtrages X. Die durch letztere in einem Falle herbeigeführte Erhöhung tritt erst mit dem 15. Februar 1891 in Kraft.

Ferner kommen mit dem 1. Januar 1891 die im Lokaltarif der Marienburg-Mlawkaer Bahn für die Beförderung von Vieh etc. im Verkehr mit Marienburg M. Ml. B. bestehenden Frachtsätze auch für Marienburg K. O. zur Anwendung. (45)

Bromberg, den 28. Dezember 1890.

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1891 tritt der Nachtrag VII zum Bromberg-Sächsischen Verbands-Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält:

1. Bestimmungen über die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Kleie und Oelsaaten in loser Schüttung.
2. Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen.
3. Neue Frachtsätze für die Stationen Cunewalde, Elstra, Königswartha und Neschwitz der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Abdrücke des Nachtrages VII sind bei den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. (46)

Bromberg, den 28. Dezember 1890.

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1891 gelangt unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Januar 1886 nebst Nachträgen ein neuer Gütertarif für den Saarbrücken-Pfälzischen Verkehr zur Einführung. Der neue Tarif enthält — abgesehen vom Verkehr mit Ludwigshafen — u. a. gegen die bisherigen um 0,01 ℳ für 100 kg ermässigte Frachtsätze des Sp.-T. III bei Gesammtentfernungen über 100 km.

Die im bisherigen Tarif vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 2 für Roheisen, Steine und Eisenerze bleiben noch bis zum 15. Februar 1891 in Geltung, soweit sie niedriger sind, wie die neuen Sätze des Sp.-T. III.

Köln, den 29. Dezember 1890. (47)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 sind zum Gütertarif die folgenden Nachträge ausgegeben worden:

Nachtrag I zum Heft 6 (Baden-Main-Neckarbahn),
Nachtrag II zum Heft 7 (Baden-Saarbrücken),
Nachtrag I zum Heft 8 (Baden-Pfalz) und
Nachtrag I zum Heft 9 (Baden-Hessische Ludwigsbahn).

Diese Nachträge enthalten anderweite, ermässigte Tarifentfernungen für die Badischen Stationen Mengen und Sigmaringen und einige südlich davon gelegene Stationen, sowie Aenderungen und Ergänzungen in den Ausnahmetarifen und Berichtigungen von Entfernungen und Frachtsätzen.

Karlsruhe, den 31. Dezember 1890. (48)

Die Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die im Heft 9 des Verbands-Gütertarifs (Baden-Hessische Ludwigsbahn) enthaltenen Frachtsätze für den Ausnahmetarif Nr. 23 (Steine) werden rücksichtlich des Verkehrs mit den Stationen der Hessischen Nebenbahnen vom 1. März 1891 ab um je 0,02 ℳ für 100 kg erhöht und es sind diese erhöhten Frachtsätze bereits in dem auf den 1. Januar 1891 zur Ausgabe gelangenden Nachtrag I zu obigem Tarifheft vorgesehen.

Karlsruhe, den 31. Dezember 1890. (49)

Die Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Februar 1891 tritt der Nachtrag II zu Heft 3 des Verbandstarifs mit abgeänderten Frachtsätzen für Bregenz in Kraft.

Derselbe ist durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 31. Dezember 1890. (50)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 1. Januar 1891 gelangt zum Gütertarife für den diesseitigen Lokalverkehr vom 1. Januar 1889 der Nachtrag V zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderern Bestimmungen zu dem Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, sowie der Ausnahmetarife.

Oldenburg, den 30. Dezember 1890. (51B)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Zum **Mecklenburgischen Verbands-Gütertarif vom 1. August 1890** ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 der Nachtrag 2 herausgegeben, welcher Aenderungen bezw. Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und zu den Ausnahmetarifen 4 und 5, sowie Berichtigungen enthält. Die im Ausnahmetarif 4 eintretenden geringen Erhöhungen finden erst vom 15. Februar d. J. ab Anwendung. Der Nachtrag ist von den Verbandsstationen zu beziehen.

Schwerin, den 3. Januar 1891. (52)

Grossherzogliche Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Hamburg-Mecklenburgischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. ist zum Verbands-Gütertarif der Nachtrag 1 herausgegeben, welcher Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc. und zu den Ausnahmetarifen 4 und 5 enthält. Der Nachtrag ist von den Verbandsstationen zu beziehen.

Schwerin, den 3. Januar 1891. (53)

Grossherzogliche Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg-Bahn. Am 15. Januar 1891 gelangt der V. Nachtrag zum Lokal-Gütertarif zur Einführung. Derselbe enthält u. a. veränderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für metallurgische Erzeugnisse und einen neuen Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien.

Strassburg, den 31. Dezember 1890. (54)

Kaiserliche Generaldirektion.

Die Stationen Bourg-Bruche, Fouday, Saales und St. Blaise-Poutay der Strecke Rothau-Saales werden vom 1. Januar 1891 ab in die Hefte 1—5 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs einbezogen. Zu demselben Termine treten die folgenden Nachträge in Kraft:

Nachtrag IX zum Tarifheft 1,
„ X „ „ 2,
„ XVI „ „ 3,
„ XII „ „ 4.

Ueber die Frachtberechnung im Verkehr zwischen den vorgenannten Stationen und denen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen (Tarifheft 5) ertheilen die in Frage kommenden Güter-Abfertigungsstellen Auskunft. Gratis.

Strassburg, den 29. Dezember 1890. (55)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Im **Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischen Verbande** tritt am 3. Januar 1891
a) zum Heft I des Gütertarifs der Nachtrag 1, enthaltend u. a. einen neuen Gütertarif für den Verkehr von Belgien nach Russland (Importtarif nach Russland) und
b) ein neuer Gütertarif für den Verkehr von der Französischen Nord- und Westbahn nach Russland (Importtarif nach Russland)

in Kraft.

Die in dem vorgenannten Nachtrage auf Seite 2 unter § 1 alin. 3 und auf Seite 24 unter 3, sowie in dem unter b genannten Tarife auf Seite 22 im Abschnitt Transportpreise unter 3 aufgeführten Bestimmungen, betreffend die Ausnahmetarife für Lokomotiven usw., Tramwagen usw., sowie Eisenbahnfahrzeuge bezw. die Zulassung von Zoll-Abfertigungsvorschriften seitens der Absender kommen indessen in Fortfall.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Köln, den 3. Januar 1891. (56)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederschlesischer Steinkohlen- und Koksverkehr. Am 1. Februar 1891 tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Koks nach Wejhybka vom 15. Juni 1889 ein Nachtrag I in Kraft, durch welchen die bisherigen Frachtsätze um geringe Beträge ermässigt werden.

Derselbe kann durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden. (57MG)

Berlin, den 31. Dezember 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Beförderung von Oelsaaten und Hülsenfrüchten in loser Schüttung. Im Breslau-Sächsischen Güterverkehr wird vom 15. Januar 1891 ab die Beförderung von Oelsaaten und Hülsenfrüchten in Wagenladungen auch in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung) unter den gleichen Bedingungen gestattet, welche hinsichtlich der unverpackten Beförderung von Getreide und Kleie seit dem 1. Dezember v. J. — vergl. Nachtrag VII zu vorbezeichnetem Tarife — in Geltung sind.

Breslau, den 2. Januar 1891. (58)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Langendreer B. M. und Rh. sowie Reichenbach i. Schles. mit direkten Frachtsätzen, welche bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind, in den Verband einbezogen.

Altona, den 5. Januar 1891. (59)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Braunkohlen etc. Die im diesseitigen Lokalverkehr sowie im Norddeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquettes (Darrsteine und Nasspresssteine) bei Aufgabe in Ladungen von 10 000 kg im Verkehr von den diesseitigen Stationen Büddenstedt, Frellstedt, Helmstedt, Neuwegersleben, Offleben, Oschersleben, Schöningen, Völpke und Wefensleben nach Neuhaldensleben über Nordgermersleben sowie nach den Stationen der Neuhaldensleber Eisenbahn werden am 1. März 1891 aufgehoben.

Die hiermit verbundene Frachterhöhung beträgt 3 ₰ für 100 kg.

Magdeburg, den 3. Januar 1891. (60)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Neuhaldensleber Eisenbahngesellschaft.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 15. Februar 1891 treten die in dem Hefte I des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den südlich von Sourbrodt, Blankenheim und Pünderich einschliesslich belegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und den Stationen Mengen und Sigmaringen der Badischen Staatsbahn andererseits mit Rücksicht auf die für den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Württembergischen Staatsbahnen im Süddeutschen Verbande am 1. d. Mts. eingeführten erheblich niedrigeren Frachtsätze ausser Kraft.

Köln, den 29. Dezember 1890. (61)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 10. Januar künftigen Jahres tritt für die Beförderung von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II in Sendungen von mindestens 10 000 kg von St. Ingbert nach Bromberg ein Ausnahme-Tarifsatz von 3,13 ℳ für 100 kg in Kraft.

Erfurt, den 31. Dezember 1890. (62)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Februar k. J. kommt der Nachtrag II zum Norddeutsch-Bayerischen Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1889 zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Ergänzungen und Berichtigungen der Vorschriften, des Artikelverzeichnisses und der Tariftabellen.
II. Direkte Frachtsätze für die Stationen der Bayerischen Lokalbahn Zwiesel-Grafenau.
III. Direkte Frachtsätze für die Stationen der übrigen Königlich Bayerischen Lokalbahnen.

An die Inhaber des Tarifs wird dieser Nachtrag unentgeltlich abgegeben, ausserdem kann solcher, zum Preise von 0,10 ℳ fürs Stück, durch die Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich bezogen werden.

Hannover, den 31. Dezember 1890. (63)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Saarkohlenverkehr (hier Heft Nr. 6). Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 tritt zum bezeichneten Tarifhefte der I. Nachtrag in Kraft.

Köln, den 4. Januar 1891. (64)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1891 ist für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 5 in Kraft getreten.

Derselbe ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 2. Januar 1891. (65)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahnverband. Für Roheisen tritt 3 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz pro 100 kg im Rückvergütungswege bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Breslau O. S. E. nach Adlerkosteletz .	0,55 ℳ

Wien, am 2. Januar 1891. (66)
Oesterreich. Nordwestbahn.

Rumänisch-Galizisch-Danziger Güterverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 5. Januar a. St./17. Januar n. St. 1891 gelangt ein neuer Tarif für den obenbezeichneten Güterverkehr mit direkten Frachtsätzen für Getreide etc., Holz, Reis und Heringe zwischen Rumänischen und Galizischen Stationen einerseits, dann Illowo/Mlawa transit andererseits zur Einführung.

Von demselben Tage ab wird der gleichnamige Tarif vom 15. Mai n. St. 1886 gänzlich aufgehoben.

Einzelne Exemplare des neuen Tarifes sind zum Preise von 25 kr. bei den betheiligten Bahnen zu beziehen.

Wien, den 2. Januar 1891. (67)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
zugleich namens der betheiligten Bahnen.

---

2. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Bei der heute unter notariellem Beistande vorgenommenen 12. Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritätsanleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1876 sind folgende Nummern gezogen:

Littera A zu 3 000 ℳ: 25 204 312 348 446 492 777 832.

Littera B zu 2 000 ℳ: 1008 1352 1399 1454 1750 1844 1922 2109 2246 2425 2461.

Littera C zu 1 000 ℳ: 2503 2611 3007 3149 3161 3333 3360 3390 3431 3721 3754 3775 3894 3928 4043 4162 4468 4508 4565 4707 4736 4948 5265 5286.

Littera D. zu 500 ℳ: 5522 5933 5967 5997 6008 6045 6150 6191 6292 6483 6699 6828 6965 7274 7309 7376 7427 7442 7452 7577 7667 7924 7998 8033 8204 8206 8530 8606 8634 8862 8963 8971 9275 9558 9655 9833 10020 10151 10163 10470 10659 10799 11230 11247 11359 11386 11403.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 1. Juli d. J. ab bei der Hauptkasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, der Berliner Handelsgesellschaft und der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin und dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und Zinskupons Serie II Nr. 12 bis 20 statt.

Von früheren Ausloosungen der Prioritätsobligationen sind zur Einlösung noch nicht präsentirt:

a) von der 8. Ausloosung (3. Januar 1887) Littr. D 5757.
b) von der 9. Ausloosung (3. Januar 1888) Littr. D: 7197 9217.
c) von der 10. Ausloosung (3. Januar 1889) Littr. D: 5972 6643 7555.
d) von der 11. Ausloosung (3. Januar 1890) Littr. A: 13 579;
Littr. D: 5709 6583 8165 8767 8844 9061.

Die eingelösten Obligationen nebst dazu gehörigen Kupons und Talons sind

unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Lübeck, den 3. Januar 1891. (68)
Die Direktion.

3. Verdingungen

Verding von Gewebe-, Polster-, Seiler- und Posamentier-Waaren etc. Die im Rechnungsjahre 1891/92 erforderlichen:

850 m seidene Coteline, 1 080 m Fussdecken-Plüsch, 2250 m woll. Gardinenstoff, 650 m Drell zu Gardinen, 3 300 m rother Plüsch, 5 000 lfd. m gestreifter Plüsch, 4 500 m Wachstuch zu Fussböden etc., 800 m Hanfschläuche, 2 500 m Verdeck-, 3 000 m Plan- und 7 200 m Façon- und Federleinen, 2 160 m Nessel, 800 kg Pferdehaare, 750 kg Waldwolle, 9 700 m Gurte, 680 Stück Hutnetze, 850 Stück Bindestricke, 1 900 kg Flachsliderung, 1 100 m Bremsleinen, 1 380 qm Filz, 760 kg Wollgarn, 7 200 m Oelsaugerdochte, 2 800 m Borde, 93 500 Stück seid. Knöpfe, 21 000 m Naht- und Plattschnur, 2 970 Stück Quasten, 4 200 m Rundschnur und 6 400 Stück Schmierpolsterkissen

soll in öffentlicher Ausschreibung — nach 28 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 23. Januar 1891, Vormittags 11 Uhr, in unserem Sitzungssaal statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. Februar 1891.

Magdeburg, den 19. Dezember 1890. (69)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Werkstatts-Nutzhölzern. Zur Verdingung der in den Hauptwerkstätten Breslau O/S. und Posen und in den Nebenwerkstätten Kattowitz und Ratibor im Jahre 1891/92 erforderlichen Nutzhölzer ist Termin auf Donnerstag, den 5. Februar 1891, Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse Nr. 36, anberaumt, wozu Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Nutzhölzern" versiegelt und postfrei einzureichen sind. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst im Zimmer 33 zur Einsicht aus, können auch von dort auf postfreie Gesuche zum Preise von 1 ℳ (in baar bezw. in Briefmarken à 10 ₰) unfrankirt bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 1. Januar 1891. (70)
Materialienbüreau.

Verding von Leder. Die im Rechnungsjahre 1891/92 erforderlichen: 2880 kg Maschinen - Riemenleder, 330 kg Sohlleder, 1 170 kg Zaumleder, 630 kg Rind-, Verdeck- und Vachetteleder, 870 kg Blankleder, 780 kg alaungares Fettleder, 190 Stück Kalbleder und 320 Stück Schafleder sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 8 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer - Uferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können von demselben auch gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 30. Januar 1891, Vormittags 11 Uhr, in unserem Sitzungssaal statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 27. Februar 1891. (71)

Magdeburg, den 19. Dezember 1890.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 6 000 Winkellaschen aus Flussstahl soll vergeben werden. Angebote sind bis zum 8. Januar 1891 hier einzureichen, die Bedingungen können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Giessen, den 27. Dezember 1890. (72)
Gr. Direktion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Berlin. Am 23. Januar 1891, Mittags 12 Uhr, kommen in unserem Geschäftszimmer hierselbst — Lindenstrasse 19 — alte, auf den Bahnhöfen Pasewalk, Loecknitz und Greifswald lagernde Materialien, als Schienen, Kleineisenzeug, Herzstücke und sonstige Weichentheile, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen etc. im Wege des schriftlichen Angebots zum Verkauf. Angebote sind auf vorgeschriebenem Formulare, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Materialien" bis zum obenbezeichneten Termine, in welchem die Eröffnung in Gegenwart der erschienenen Bieter erfolgen wird, portofrei an uns einzusenden. Die Bedingungen nebst Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien liegen während der Dienststunden in unserem Geschäftszimmer, in den Stationsbüreaus zu Pasewalk, Loecknitz und Greifswald und in der Börsenregistratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsicht aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Angebotformulare gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ von dem Büreauvorsteher Steindamm hier bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen.

Stettin, den 1. Januar 1891. (73)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Stettin-Stralsund.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW. Beuthstrasse 8.

Nr. 3. 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 10. Januar 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 1 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Ein Rundgang durch das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

(Schluss aus Nr. 2.)

Lassen Sie uns nun, meine Herren, auf die bereits gestreifte Gesammthaftung der am Transport betheiligten Bahnen zurückkommen und daran die Frage nach den Garantien gegen die daraus zu befürchtenden Nachtheile knüpfen.

Wie bereits erwähnt, verpflichtet Art. 5 in Verbindung mit Art. 1 des Uebereinkommens die Konventionsbahnen, Sendungen mit direktem Frachtbrief nach den übrigen Konventionsbahnen zu übernehmen. Nach Art. 27 aber haftet diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, für die Ausführung des Transports auch auf den folgenden Bahnen bis zur Ablieferung; jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, in den Frachtvertrag ein und haftet selbständig für dessen Ausführung. Hieran wird dadurch, dass — unbeschadet des Rückgriffs — nur die erste und die letzttransportirende, sowie diejenige Bahn, auf welcher der Schaden sich ereignet hat, belangt werden kann, grundsätzlich nichts geändert. Sämmtliche am Transport betheiligte Bahnen haften also, wie im Deutschen Rechte, sammtverbindlich, soweit die Beförderung auf den gleichen Frachtbrief erfolgt. Nur erstreckt sich diese Haftung im internationalen Rechte des Uebereinkommens weit über die Grenzen des eigenen Staates hinaus, ohne dass die transportirenden Bahnen dies zu hindern vermöchten. Sie befinden sich also auch ohne Eingehung von Verbänden oder dergleichen in einer ihnen durch das Uebereinkommen auferlegten Gemeinschaft, welche man, nicht ohne tendenziöse Färbung, auch als „Zwangsgemeinschaft“ bezeichnet hat.

Dem Uebereinkommen erwuchs hieraus die Aufgabe, die Rechtsverhältnisse dieser den Bahnen auferlegten Gemeinschaft zu ordnen, insbesondere Garantien für Befriedigung der daraus erwachsenden Ansprüche zu schaffen. Dies ist denn auch nach den verschiedensten Richtungen geschehen.

Zunächst ist im Art. 20 und 23 Abs. 1—3 die — allerdings selbstverständliche — Bestimmung getroffen, dass die Empfangsbahn verpflichtet ist, die Fracht und sonstige auf dem Gut haftende Beträge auch für Rechnung der Vorbahnen und anderer Berechtigten einzuziehen. Auch ist für derartige Forderungen in den Art. 21 und 22 das bereits erwähnte Faustpfand am Gute anerkannt. Nach Art. 23 Abs. 3 kann jede

Bahn, welche das Gut der folgenden übergibt, diese mit den darauf haftenden Beträgen, vorbehaltlich der Abrechnung, im Kontokorrent belasten.

Es wäre ferner unbillig, wenn die Forderungen, welche die Bahnen infolge der Gemeinschaft ohne ihr Zuthun im Auslande erhalten, ohne weiteres bei den ausländischen Gerichten mit Arrest belegt oder gepfändet werden könnten; dies soll vielmehr gemäss Art. 23 Abs. 4 nur zulässig sein auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates, welchem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört. Aus ähnlichen Erwägungen der Billigkeit soll gemäss Art. 23 Abs. 5 das ins Ausland gegangene rollende Material einer Konventionsbahn nebst Inhalt nur mit Arrest belegt oder gepfändet werden können auf Grund einer Verfügung der Gerichte des Staates, welchem die Eigenthümerin des Materials angehört. Für die Fahrbetriebsmittel Deutscher Bahnen ist nach dieser Bestimmung, verbunden mit dem Gesetz vom 3. Mai 1886 die Pfändung auch im Konventionsausland ausgeschlossen.

Des weiteren ist durch die Art. 47–54 der Rückgriff unter den Bahnen wegen Entschädigungsforderungen des Publikums geordnet. Die materiellen Rückgriffsgrundsätze sind im wesentlichen dem Uebereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen nachgebildet. Für den Prozess ist ein besonderes, möglichst einfaches Verfahren vorgesehen. Das Recht der Bahnen, anderweite Vereinbarungen, namentlich durch Bestellung eines Schiedsgerichts, zu treffen, ist ausdrücklich gewahrt.

Hieran reihen sich in den Art. 55 und 56 noch prozessualische Bestimmungen von allgemeinerem Charakter. Dass im Zweifel für das Verfahren die Gesetze des Prozessrichters maassgebend sind, ist einer der wenigen unbestrittenen Sätze der Wissenschaft, welche sich internationales Privatrecht nennt. Weit wichtiger ist der im Art. 56 niedergelegte Satz, dass alle auf Grund des Uebereinkommens ergangenen endgültig vollstreckbaren Urtheile auch in den übrigen Konventionsstaaten ohne materielle Prüfung des Inhalts vollstreckbar sind, ferner die Bestimmung, dass bei derartigen Rechtsstreiten Sicherheit für die Prozesskosten nicht gefordert werden darf.

Zum Schlusse hat das Uebereinkommen noch organische Einrichtungen getroffen, welche seine Ausführung erleichtern und die Fortbildung des internationalen Rechts sichern sollen.

Hierher gehört zunächst die Errichtung eines Centralamtes für den internationalen Transport. Die Thätigkeit dieser von der Schweiz zu organisirenden Behörde ist durch die Art. 57 und 58 des Uebereinkommens sowie das bereits erwähnte Reglement über deren Errichtung normirt. Das Centralamt hat vor allem die Aufgabe, die zahlreichen laufenden Geschäfte zu besorgen, welche sich nothwendiger Weise an die Ausführung des Uebereinkommens knüpfen werden. Es hat die Mittheilungen der Bahnen und der Staaten entgegenzunehmen und ihrem Zweck entsprechend weiter zu leiten, auch geeignetenfalls zu veröffentlichen. Es kann zu diesem Behufe auch eine Zeitschrift in den beiden Sprachen herausgeben.

Das Centralamt hat ferner das Material für weitere Konferenzen, auf welche ich noch zu sprechen komme, vorzubereiten. Es kann auf Anrufen auch als Schiedsgericht unter den Bahnen fungiren. Namentlich aber — und dies bildet den Schlussstein der bereits erwähnten Garantien gegen die aus der gesetzlichen Gemeinschaft zu befürchtenden Nachtheile — soll das Centralamt die finanziellen Beziehungen unter den Bahnen erleichtern und ihr gegenseitiges Verhältniss fördern. Für den Fall lässiger Zahlung ist durch das Reglement über Errichtung des Amts ein eigenes administratives Beitreibungsverfahren vorgesehen, welches darin gipfelt, dass der Heimathsstaat der säumigen Bahn vor die Alternative gestellt wird, sie aus der Liste der Konventionsbahnen zu streichen oder Garantie zu leisten.

Die bereits erwähnten weiteren Konferenzen sachverständiger Delegirten sollen nach Art. 59 des Uebereinkommens wenigstens alle drei Jahre, und auf Begehren von auch nur einem Viertel der Konventionsstaaten schon früher stattfinden. Wer, wie Sie, meine Herren, mitten im Eisenbahnleben steht, wird mir den Beweis der Nützlichkeit, ja Nothwendigkeit derartiger periodischer Revisionen, namentlich gewisser Theile der Ausführungsbestimmungen, gern erlassen.

Bedenklich könnte die Bestimmung des Schlussartikels erscheinen, dass das Uebereinkommen, welches drei Monate nach der Ratifikation ins Leben tritt, zunächst nur auf drei Jahre abgeschlossen sein soll, indess stillschweigend verlängert wird, wenn nicht je ein Jahr vor dem Ablaufe jener Zeit die Kündigung erfolgt. Sie werden mir aber gern zugeben, dass diese Bestimmung den Beitritt ungemein erleichtert. Andererseits werden Sie mit mir die Gefahr einer Kündigung nicht für allzu dringlich erachten, wenn Sie erwägen, wie gross die Macht einer an sich zweckmässigen Einrichtung ist, wenn sie sich einmal eingelebt hat.

Hiermit, meine verehrten Herren, darf ich den Rundgang schliessen, welchen Sie unter meiner Führung durch das neu errichtete Gebäude des internationalen Eisenbahn-Frachtrechts haben antreten wollen. Aber — werden Sie vielleicht auf dem Heimwege fragen — wie ist dies alles gekommen? wie ist der Bau geplant und wie ist er ausgeführt worden? Zur Beantwortung dieser Frage möchte ich mir noch wenige Minuten erbitten.

Es hat zur Herstellung des Werkes viel Muth und Zuversicht, aber auch viel guter Wille und Selbstverleugnung, viel unverdrossene Arbeit, vor allem aber viel Zeit und viel Geduld gehört. Dem frischen Wagemuth freier Schweizer war es vorbehalten, dem übrigen Europa einen Vorschlag zu machen, dessen Berechtigung jedem einleuchten musste, dessen Ausführung aber unüberwindliche Schwierigkeiten zu bieten schien. Den Herren Dr. Christ in Basel und de Seigneux in Genf gebührt das Verdienst, das Wort gesprochen, der Eidgenossenschaft gehört der Ruhm, es zur That gemacht zu haben. Schon im Jahre 1874 erging seitens der Schweiz an die Nachbarstaaten, welchen sich demnächst noch weitere Länder anschlossen, die Anfrage, ob sie geneigt seien, zu einem derartigen Werke mitzuwirken. Die Schweiz war es auch, welche von erprobter, sachkundiger Hand einen vorläufigen Vertragsentwurf ausarbeiten liess, der demnächst, amendirt durch die Vorschläge Deutscher Kommissare, den Verhandlungen zu Grunde gelegt wurde. Die Schweiz endlich war es, welche durch die ebenso zielbewusste als energische Leitung der Debatten und das unermüdliche Bestreben, hervortretende Gegensätze zu versöhnen und Hindernisse zu beseitigen, zum Gelingen des Werkes in hervorragendem Maasse beigetragen hat. — Was aber für den schliesslichen Erfolg entscheidend war, ist die erfreuliche Thatsache, dass sämmtliche vertragschliessenden Staaten dem hohen Ziele unverwandt zugesteuert sind und dem gemeinsamen grossen Zwecke ihre Sonderwünsche untergeordnet haben.

Dabei ist Deutschland mit gutem Beispiel vorangegangen. Es hat von vornherein erklärt, den Anschauungen des Auslandes, namentlich soweit sie sich mit den Wünschen des Handelsstandes decken, gewisse Zugeständnisse machen zu wollen. Es war keine Kleinigkeit, wenn in dem der ersten Konferenz vorgelegten Entwurf der Deutschen Kommissare mit dem betreffenden System der Maximalsätze gebrochen, und, unter Aufgabe der Werthsdeklaration, das Prinzip des Ersatzes des vollen Werthes für das in Verlust gerathene oder beschädigte Gut zur Annahme vorgeschlagen wurde. Es war ein Beweis aufrichtigen Wohlwollens für das Gelingen des Werkes, wenn Deutschland es verschmäht hat, übertriebene Forderungen bezüglich der Rezeption seines eigenen Rechts durch das Ausland zu stellen. Diese Zurückhaltung ist um so mehr gewürdigt worden, als es nicht an lauten und vordringlichen Stimmen gefehlt hat, welche sich im entgegengesetzten Sinne Geltung zu verschaffen suchten. Wäre es nach diesen Rathschlägen gegangen, so hätte Deutschland auf die Vorschläge der Schweiz etwa folgendermaassen geantwortet: „Ich will recht gern ein

Uebereinkommen abschliessen, aber nur, wenn alle anderen Staaten mein Recht ohne jede wesentliche Aenderung annehmen, und zwar — wohlgemerkt — nicht nur für den internationalen, sondern auch für ihren inneren Verkehr, nicht nur für den Güter-, sondern auch für den Personentransport; sonst ist das ganze Projekt für mich ohne jeden Werth."

Ja, meine Herren, Aehnliches ist allen Ernstes vorgeschlagen und, während noch die ersten zarten Keime der Verhandlungen nach dem Lichte strebten, auf Deutsch und auf Französisch in alle Welt hinausgeposaunt worden. Selbstverständlich wurde Derartiges bei uns, wo man das geringe Gewicht solcher Stimmen recht gut kannte, nicht ernsthaft genommen. Wenn diese „Freunde" des Werkes gar zu behaupten wagten, sie seien es eigentlich, denen man das Zustandekommen verdanke, so wissen sachkundige Beurtheiler wohl, was sie davon zu halten haben. Im Auslande hätte uns ein solches Gebahren schwer schädigen können, zumal es den Schein der Offiziosität erwecken musste. Aber die wahre Willensmeinung unserer maassgebenden Kreise konnte nicht lange zweifelhaft sein. Kompetente ausländische Beurtheiler allerersten Ranges, namentlich in Italien, Belgien und in der Schweiz, haben Deutschlands entgegenkommender, von chauvinistischen Anwandlungen durchaus freier Haltung volle Würdigung widerfahren lassen. Diese Haltung war auch von erfreulichem Erfolge gekrönt. Mag immer auf den drei Konferenzen manches gegen unsere Anträge beschlossen worden sein: das endliche Ergebniss war, wie Sie sich überzeugen konnten, ein unsern Anschauungen und Wünschen recht günstiges. Im internationalen Verkehr von mehr als dem doppelten Umfange der Vereinsbahnen wird mit der Ratifikation des Uebereinkommens ein Recht herrschend werden, welches sich von dem unsrigen zwar in verschiedenen, nicht unwesentlichen Punkten unterscheidet, welches aber alles in sich aufgenommen hat, was wir von unserem Rechte beizubehalten wünschen, und — neben verschiedenen Verbesserungen — nichts enthält, was wir nicht anzunehmen vermöchten.

Das neue Recht wird, wie ich bereits gezeigt, zunächst nur für den internationalen, nicht auch für unsern inneren Verkehr Anwendung finden. Wenn die thunlichste Uebereinstimmung beider Rechte, welche indess bei der nicht zu unterschätzenden Verschiedenheit der Bedürfnisse des inneren und des internationalen Verkehrs in manchen Beziehungen niemals eine absolute wird sein können, als etwas Erstrebenswerthes erscheint, so ist für die Herstellung einer solchen Harmonie der Weg geebnet. Es kann nicht schwer fallen, unsere inneren Bestimmungen denjenigen des Berner Uebereinkommens der Hauptsache nach anzupassen, namentlich insoweit das letztere dem Publikum günstiger ist. — Diese Art und Weise, zur Einheit des inneren und des internationalen Rechts zu gelangen, ist nicht, wie oberflächliche Beurtheiler meinen könnten, ein Umweg: ebensowenig als es ein solcher sein würde, wenn ich um einen steilen Berg herumgehe, statt seinen Gipfel zu erklimmen, um an den jenseits gelegenen Ort zu kommen. Es ist eben der allein gangbare Weg.

Nicht minder grundlos, als die Klagen über den Umweg, scheinen mir die Befürchtungen zu sein, es möchten durch den Vollzug des internationalen Einigungswerkes die Vortheile verloren gehen, welche Deutschland seiner, durch das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch begründeten und durch den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen so glücklich ausgebauten und erweiterten Rechtseinheit mit Oesterreich-Ungarn und anderen Vereinsgenossen verdankt. Man wird sich eben in dem neu geschaffenen Rechtszustande, welcher gegenüber den im Vereine geltenden Bestimmungen nicht nur eine enorme Ausdehnung des Umfanges und eine theilweise — nicht unwesentliche — Aenderung des Inhalts, sondern auch eine Vertiefung und Befestigung der Grundlagen für das gemeinsame Recht bedeutet, erst zurechtfinden und heimisch machen müssen. Ohne Mühe und Arbeit, ohne Trennung von allerlei Gewohntem und Liebgewordenem wird es nicht abgehen. Aber die Arbeit wird lohnend sein und reiche Früchte tragen. Ueberlassen wir die Klagen den Schwachmüthigen und den „Neidingen" und gehen wir frisch ans Werk!

Das Haus, in welchem wir bisher mit unseren Stammesgenossen und einigen nahestehenden Freunden zufrieden und leidlich bequem zusammengewohnt haben, war eben im Laufe der Zeit zu eng geworden. So haben wir uns entschlossen, mitzuwirken an dem Neubau, eines Eisenbahnpalastes, der geräumig genug ist zur Aufnahme der Völkerfamilie Europas. — Sie haben, meine verehrten Herren, den eben fertig gestellten Bau unter meiner Führung besichtigen wollen. Möchte er Ihren Beifall gefunden haben! Hoffentlich wird es nicht allzu lange dauern, bis er wohnlich eingerichtet ist und bezogen werden kann

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 7 (Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn), Nr. 31 (Königliche Eisenbahndirektion zu Altona) und Nr. 58 (K. und K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin) neu und zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 54 (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen) den I. Nachtrag herausgegeben.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse werden aufgehoben:

1. durch Verzeichniss Nr. 7 das im April 1889 ausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 7;
2. durch Verzeichniss Nr. 31 die im Juli 1889 ausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 15 und Nr. 31 und das im November 1883 ausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 51;
3. durch Verzeichniss Nr. 58 das im Dezember 1882 ausgegebene Verzeichniss Nr. 58.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Vereins-Kilometerzeiger Nr. 10 (Georgsmarienhütten-Eisenbahn), Nr. 19 (Lübeck-Büchener Eisenbahn) und Nr. 35 (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg) neu, sowie je der I. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 79 (K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn) und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern", je der II. Nachtrag zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 34 (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau) und Nr. 38 (Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M.), je der IV. Nachtrag zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) und Nr. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen), ferner die neu aufgestellte alphabetische Uebersicht der Eisenbahnen im Bereiche des Vereins (Nr. 131 der Sammlung) und endlich ein neues Titelblatt nebst Vorwort herausgegeben worden.

Aufgehoben hierdurch werden:

1. der im Juni 1883 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 10;
2. der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 19 nebst Nachtrag I;
3. der im Mai 1888 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 35 nebst sämmtlichen Nachträgen;
4. die in der Zeit vom 1. Juni 1889 bis einschl. Dezember 1890 ausgegebenen Nachträge zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern;
5. die im Dezember 1887 ausgegebene alphabetische Uebersicht der Eisenbahnen (Nr. 131 der Sammlung) und
6. das Mitte August 1885 ausgegebene Titelblatt nebst Vorwort zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5623 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 66 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 68 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Finanzielle Rückschau 1890.

In Ergänzung des unter dieser Ueberschrift in Nr. 1 S. 5 d. Ztg. Mitgetheilten tragen wir noch die Kurse der nachstehenden Bahnaktien und Prioritäten zu Anfang und Ende 1890 nach.

	2. Januar	31. Dezember	Differenz
Bahnaktien.			
Aussig-Teplitzer Bahn	1345	1460	+ 115
Böhmische Nordbahn	214	205,50	— 8,50
„ Westbahn	331	332	+ 1
Buschtĕhrader Bahn Lit. A.	1035	1167	+ 132
„ „ „ B.	407	479,50	+ 72,50
Nordbahn	2575	2800	+ 225
Carl Ludwigbahn	185,75	205,25	+ 19,50
Nordwestbahn	187	216	+ 29
Elbethalbahn	213	223,75	+ 10,75
Staatsbahn	231	242,50	+ 11,50
Südbahn	132	134	+ 2
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	230,50	228,50	— 2
Prioritäten:			
Kaiserin Elisabethbahn	116,75	112	— 4,75
Kaiser Franz Josefbahn	96	95,70	— 0,30
Kaschau-Oderberger Bahn	112,70	109,50	— 3,20
Südbahn	145,50	149,40	+ 3,90

Der Gewinn, welchen die Aktionäre der Oesterreichischen Privatbahnen durch die Steigerung des Kurses erzielten, beträgt fast 80 Millionen Gulden.

Der Motivenbericht zu dem im R.-G.-Bl. bereits publizirten Gesetze, betreffend die Triester Hafengeleise

lautet auszugsweise wie folgt (siehe Nr. 102 S. 1024 vor. Jahrg. d. Ztg.):

Mit dem Gesetze vom 8. April 1884 wurde die Regierung ermächtigt, der Südbahn, zum Zwecke der Amortisation der Bau- und Erhaltungskosten der von ihr für Rechnung des Staates zur Ausführung übernommenen Betriebsanlagen im Hafen von Triest, jährliche Ratenzahlungen im Betrage von 25 000 fl. Oe. W. bis zur vollständigen Tilgung der von der Gesellschaft unverzinslich vorgeschossenen Kosten zu leisten. Die Südbahn hatte sich zu dem Zugeständnisse der zinsenlosen Vorschussleistung aus dem Grunde bereit gefunden, weil sie durch die auf Grund des Vertrages vom 12. August 1879 überlassene Betriebsführung im Triester Hafen für den Zinsenentgang sich hinlänglich entschädigt fand. Mit Einschluss des Jahres 1890 sind bisher Beträge von zusammen 250 000 fl. zur Rückzahlung gelangt, so dass gegenwärtig von den mit 714 095 fl. anerkannten Gesammt-Investitionskosten noch ein Restbetrag von 464 095 fl. aushaftet. Im Intesesse des Betriebes des dermal bis zum Hafen von Triest reichenden Staatsbahnnetzes, nicht minder aus Rücksichten des öffentlichen Verkehrs, insbesondere aber im Hinblicke auf die bevorstehende Aufhebung des Triester Freihafens sieht die Regierung sich veranlasst, den bisher von der Südbahngesellschaft geführten Eisenbahnbetrieb im Hafen von Triest vom 1. Januar 1891 angefangen in die eigene Verwaltung zu übernehmen, und hat zu diesem Ende von dem ihr vorbehaltenen Kündigungsrecht Gebrauch gemacht. Demzufolge hätte aber vertragsmässig im selben Zeitpunkte auch die Rückzahlung der ganzen restlichen Investitionsforderung der Südbahn stattzufinden. Die Gesellschaft hat sich aber damit einverstanden erklärt, dass die Tilgung jener Restforderung nach Wahl der Staatsverwaltung auch durch fortgesetzte jährliche Ratenzahlungen von 25 000 fl. erfolge. Als Entgelt für dieses Zugeständniss beansprucht die Gesellschaft, dass von dem Zeitpunkte, in welchem der Betrieb im Triester Hafen von der Staatsverwaltung übernommen wird, das ist vom 1. Januar 1891 angefangen, der jeweilig ungetilgt aushaftende Rest ihrer Forderung mit jährlich 4% verzinst werde. Die Regierung nahm das Anerbieten der Gesellschaft unter den von ihr geforderten Verzinsungsmodalitäten an, da hierdurch die sofortige Belastung des Staatsbudgets mit dem Gesammtbetrage von 464 095 fl. vermieden werden kann, und weil ferner das Aufhören des bisherigen Betriebsverhältnisses im Triester Hafen für die nunmehr den Betrieb übernehmende Staatseisenbahn-Verwaltung auch günstige finanzielle Erfolge erwarten lässt. Da jedoch in dem Gesetze vom 8. April 1884 die Unverzinslichkeit des gesellschaftlichen Vorschusses normirt erscheint, bedarf die Regierung nun der gesetzlichen Ermächtigung zu der eben erwähnten Vereinbarung.

Begründung des Antrages, betreffend den Bau der Wiener Stadtbahn.

Der von mehreren Abgeordneten des Niederösterreichischen Landtages beantragte Bau dieser Bahn (siehe Nr. 102 S. 1024 vor. Jahrg. d. Ztg.) wurde dahin begründet: dass seit mehr als 15 Jahren verschiedene Projekte für die Erbauung einer Stadtbahn für Wien der Regierung vorgelegt worden seien und dass dieselben von öffentlichen Journalen und zahlreichen Vereinen vom volkswirthschaftlichen Standpunkte eingehend erörtert wurden, dass sich die Regierung im Prinzipe durch die Ertheilung einer Konzession an Fogerty für die Erbauung einer Stadtbahn entschieden hat und dass ihr aus diesem Anlasse 1 Million Gulden zur Verfügung steht, dass in der letzten Zeit sowohl der Ingenieur- und Architektenverein in Wien, als auch das Stadtbauamt von Wien die Projekte für eine Stadtbahn auf Grund der neuesten Erfahrungen durchberathen haben und dass seitens der Regierung Fachorgane zum Studium bestehender Stadtbahnen ins Ausland entsendet worden sind. Weiter wird ausgeführt, dass die Grenzen des Verzehrungssteuergebietes für Wien festgestellt worden sind, dass durch die Einbeziehung in die Verzehrungssteuer die Gemeindevertretungen der Vororte sich nahezu einstimmig für die administrative Vereinigung mit Wien ausgesprochen haben und dass der Landtag die Berathungen über das Gemeindestatut für Gross-Wien beendet hat und durch die Demolirung der Linienwälle die Grundfläche für einen grossen Theil der Stadtbahn gewonnen wird.

In weiterer Erwägung, dass die arbeitende Bevölkerung wie der kleine Gewerbsmann der bisherigen Vororte durch die Erweiterung des Verzehrungssteuergebietes sehr empfindlich getroffen werden und dass jene Realitäten in den Vororten, welche an den derzeitigen Linienthoren, sowie entlang der bestehenden Gürtelstrasse liegen, einer Entwerthung entgegengehen, wurde der Antrag gestellt: Die Regierung wird aufgefordert, ehethunlichst im verfassungsmässigen Wege einen Gesetzentwurf, betreffend den Bau einer Stadtbahn für Wien, einzubringen, damit dieser Bau mit dem Zeitpunkte der Aufhebung der Linienwälle in Angriff genommen werden könnte.

Einführung von Bahnhofsbriefen.

Vom 1. Februar 1891 an werden Bahnhofsbriefe, d. i. Briefe, welche im Bahnhofe unmittelbar nach Ankunft des Eisenbahnzuges, mit welchem sie eingelangt sind, an den Empfänger ausgefolgt werden, im internen Postverkehre unter folgenden Bedingungen zulässig sein: Wünscht eine Partei die für sie von einem bestimmten Absender mit einem bestimmten Eisenbahnzuge einlangenden Briefe im Bahnhofe unmittelbar nach Ankunft des Zuges in Empfang zu nehmen, so hat sie eine Gebühr von monatlich 5 fl. im vorhinein zu erlegen. Die Bescheinigung über den Erlag der Gebühr wird als einzige Legitimation des Abholers gelten. Die Briefe müssen mit einer besonders vorgeschriebenen Bezeichnung versehen sein. Unter denselben Modalitäten können auch Zeitungen von den Adressaten bezogen werden.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Mit Beziehung auf die im Abdrucke dieses Uebereinkommens in der Beilage d. Ztg. (Nr. 101 vor. Jahrg.) gemachte Bemerkung, dass in der Liste der Bahnen, auf welche das Uebereinkommen Anwendung findet, bei den Oesterreichischen Eisenbahnen u. a. nicht aufgenommen sind: die Graz-Köflacher Eisenbahn und die Prager Industriebahn, erklärte das „Verordn.-Bl. des Hand.-Min.“ dem gegenüber folgendes: Was erstere Bahn anbelangt, so steht dieselbe im Betriebe der Südbahngesellschaft und brauchte daher nicht besonders aufgeführt zu werden, ausser wenn sie ausgenommen werden sollte, was aber nicht der Fall ist. Die Schleppbahnen der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft dienen nicht dem öffentlichen Verkehre und konnten deshalb ebensowenig wie die Ostrau-Michalkowitzer Montanbahn hier in Betracht kommen. Dagegen sind von der Anwendung des Uebereinkommens thatsächlich ausgenommen: die Kahlenbergbahn (System Rigi) und die Gaisbergbahn in Salzburg, ferner die Salzkammergut-Lokalbahn (derzeit Ischl-Strobl), die Mühlkreis- und Steyrthalbahn, die Aachenseebahn, die Salzburger Lokalbahn, sowie sämmtliche Dampftramways, „was wir zur Klarstellung hervorheben wollen.“ *)

Begünstigungen für die Mühlen.

Vom 1. Januar d. J. ab werden auf sämmtlichen Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen für Mehl und Mahlprodukte aus Getreide, welche von einem Oesterreichischen Mühlenetablissement zum Versand gelangen: a) bei Aufgabe in jedem Gewichte und wenn die Verfrachtung auf Strecken der im Betriebe der Oesterreichischen Staatsbahnen stehenden Linien auf geringere Entfernung als 300 km erfolgt, 10 %, b) bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg für den Wagen und hinsichtlich der Verfrachtungsdistanz 15 % von den zur Einhebung gelangenden normalen Frachtsätzen der Klasse A des Gebührentarifes der Oesterreichischen Staatsbahnen, gültig vom 1. Juli 1883, gegen Vorlage der auf den Namen eines Oesterreichischen Mühlenetablissements als Aufgeberin lautenden Original-Aufgaberezepisse, welche nach erfolgter Liquidirung eingezogen und an die Aufgeber nicht mehr zurückgestellt werden, zurückvergütet.

---

*) In Nr. 101 S. 1012 Anm. 6 vor. Jahrg. d. Ztg. ist somit die Graz-Köflacher Eisenbahn zu streichen. Diese offizielle Erklärung, welche Bahnen thatsächlich vom internationalen Verkehr ausgeschlossen sind, ist sehr willkommen. Die Red.

Der Voranschlag der Oesterreichischen Staatseisenbahnen und der Zonentarif.

Die Transporteinnahmen der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen sind im Budget des Handelsministeriums für 1891 gegenüber dem Voranschlage des Jahres 1890 um 5 121 600 fl. und gegenüber dem Ertrage des Jahres 1889 um 1 430 001 fl. höher veranschlagt. Dem Voranschlage für 1891 wurden grösstentheils die Ergebnisse des Jahres 1889 zu Grunde gelegt, weil dieses Jahr gegenüber den früheren, durch verschiedene ausserordentliche Faktoren beeinflussten Jahren als ein normales Geschäftsjahr betrachtet werden kann. Von besonderer Wichtigkeit für die Präliminirung der Transporteinnahmen war der voraussichtliche Effekt, welchen der seit 16. Juni 1890 in Wirksamkeit stehende Zonentarif auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre ausüben wird. Während z. Z. der parlamentarischen Erörterung des Zonentarifes im Personenverkehre ein Einnahmeausfall als möglich bezeichnet wurde, so erscheint nun im Hinblicke auf die im allgemeinen steigende Tendenz des Personenverkehrs, insbesondere auf die durch den Zonentarif bewirkte Frequenzzunahme in der meistbegünstigten III. Wagenklasse und auf die stete Zunahme des Touristen- sowie des Fernverkehrs ein Einnahmerückgang im Personenverkehr nicht wahrscheinlich. Von der mit der Einführung des Zonentarifes verbundenen Aufhebung des Freigepäcks muss eine Einnahmensteigerung erwartet werden, da nicht anzunehmen ist, dass die Reisenden im Fernverkehre eine bedeutende Einschränkung des Gepäckes vornehmen werden.

Regelung der Böhmischen Eisenbahnkartelle.

Bezüglich der Antheile der Böhmischen Bahnen an dem Verkehre nach Wien und Triest ist die Einigung nunmehr thatsächlich erfolgt, da die Nordwestbahn und die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn ihren Widerstand gegen die seitens der Staatsbahnen beantragte Neuauftheilung aufgegeben haben. Es dürfte das Plus, welches für die Staatsbahnen nach der neuen Ordnung der Dinge resultirt, die Summe von 100 000 fl. für das Jahr kaum übersteigen.

Die Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft.

Rücksichtlich dieser Linien war das allerdings unverbürgte Gerücht verbreitet, dass deren baldige Verstaatlichung von der Ungarischen Regierung beabsichtigt wäre. Im Art. 2 des Vertrages derselben mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn vom Jahre 1882 ist festgesetzt, dass die Verstaatlichung vom 1. Januar 1895 ab erfolgen kann, gegen die Gewährung einer mindestens $5^1/_2$ % Verzinsung des in Ungarischen Linien investirten Kapitals, wenn der Ertrag des Ungarischen Netzes in den 3 ersten Jahren nach Abschluss dieses Vertrages nicht unter $5^1/_2$ % sinke. Da dies bekanntlich nicht der Fall war, würden also die Aktionäre der Staatsbahn im Falle der Verstaatlichung des Ungarischen Netzes eine $5^1/_2$ % Rente für das bezügliche Anlagekapital jedenfalls erhalten.

Die Differential- und die Wiener Lokaltarife.

In einem Antrage an den Wiener Gemeinderath wurde auf die Nachtheile hingewiesen, welche für die Wiener Industrie und den Wiener Handel dadurch entstehen, dass nach dem „Wiener Lokaltarife“ der in Wien mündenden Bahnen die Frachtsätze für alle von Wien und nach Wien spedirten Artikel höher sind, als für jene Sendungen, welche über Wien hinausgehen, worüber Erhebungen gepflogen wurden. Dieselben ergaben, dass diese Uebelstände ausserordentlich störend für den Handel und die Industrie in Wien sind, indem durch die Differentialtarife die Konkurrenz wesentlich erschwert werde. Dies gelte besonders vom Getreide- und Zuckerhandel. Die Differentialtarife lägen wohl im Interesse der Eisenbahnen, welche es behufs besserer Ausnutzung des rollenden Materials vorziehen, auf längere Strecken zu verfrachten. Die Ungarische Reichshälfte erfreue sich besonders niedriger Tarife auf den Staatsbahnen; überdies geniesse aber Pest noch besondere, darüber hinausgehende Begünstigungen. Nach längerer Debatte wurde der Magistrat beauftragt, sich mit der Handelskammer und mit den anderen betheiligten Vereinen ins Einvernehmen zu setzen, um Material für eine gründlich motivirte Petition an das Handelsministerium, um Abstellung der durch den Bestand der „Wiener Lokaltarife“ bei den in Wien einmündenden Eisenbahnen geschaffenen Uebelstände, zu erhalten.

Die Lokalbahn Paks-Stuhlweissenburg; die Pressburger Donaubrücke.

In der Generalversammlung des Tolnaer Komitates wurde bezüglich dieser projektirten Bahn beschlossen, für jedes von derselben das Komitat durchziehende Kilometer eine Unterstützung von 3 000 fl. zu gewähren. Sämmtliche Kosten der Lokalbahn sind gedeckt, und die Konzessionäre befassen sich auch schon mit den Vorarbeiten für den Baubeginn. — Am 30. Dezember v. J. wurde die stabile Donaubrücke in Pressburg in Anwesenheit des Kaisers dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Wagenpark für die Bahn Mori-Arco-Riva.

Der für diese demnächst zu eröffnende Bahn in der Weitzer'schen Wagenfabrik in Graz bereits fertiggestellte Wagenpark dürfte manches Vorurtheil gegen die Schmalspur beseitigen. Die Personenwagen sind für die I. bezw. II. und III. Klasse eingerichtet; die ersteren haben zu beiden Seiten des Mittelganges je einen Sitzplatz, letztere auf der einen Seite zwei, auf der anderen Seite einen Sitzplatz. Die Plattform ist durch Thürchen zu schliessen, so dass dieselbe unbedenklich von Fahrgästen besetzt werden kann. Die Lastwagen haben die Tragkraft von 6 t. Einfach aber zweckmässig ist der Post- und Gepäckwagen eingerichtet. Sämmtliche Wagen ruhen auf Freilenkachsen und sind mit Vacuumbremse und Dampfheizung versehen.

Die Prioritätenkonversion und die Investitionskosten der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn.

Dem diesbezüglichen Erlasse des K. K. Handelsministeriums ist folgendes zu entnehmen:

Was die Prioritätenkonversion betrifft, welche bekanntlich als eine freiwillige geplant ist, so empfiehlt die Regierung den beiden Bahnen, in Erwägung zu ziehen, ob nicht an Stelle der projektirten Abstempelung der 5 % Obligationen auf 4 % die Konversion besser im Wege des Umtausches gegen 4 % Obligationen eines neu zu emittirenden Anlehens vorgenommen werden solle. Die Regierung gibt der letzteren Modalität den Vorzug, erklärt aber zugleich, falls die Verwaltungen der beiden Bahnen begründeten Anstand gegen diesen Modus geltend machen sollten, sich bereit, auch den zuerst dargelegten Modus zu genehmigen. Was die Frage der Investitionen betrifft, so werden die Kosten derselben von der Regierung bei der Dux-Bodenbacher Bahn einschl. der Legung des zweiten Geleises zwischen 3 und 4 Millionen Gulden beziffert, während die Verwaltung bekanntlich nur einen niedrigeren Betrag zugestehen wollte; im übrigen stellt die Regierung es dem Verwaltungsrathe anheim, diesen Betrag aus den Geldern der Gesellschaft oder durch Emission eines 4 % Anlehens, welches erforderlichenfalls mit der Konversionsanleihe in Zusammenhang gebracht werden könnte, aufzubringen. Was die Prag-Duxer Bahn betrifft, so wird der Verwaltungsrath aufgefordert, den vereinbarten Betrag von 600 000 fl. für die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln rechtzeitig zur Verfügung zu stellen und gleichfalls bezüglich der Aufnahme eines Prioritätenanlehens für Investitionen und für Zwecke der Prioritätenkonversion Vorschläge zu erstatten.

Generalversammlung der Mährischen Grenzbahn am 19. Dezember 1890.

Der Vorsitzende konstatirt, dass der Verwaltungsrath auch diesmal nicht in der Lage sei, den Aktionären über die Regelung der gesellschaftlichen Angelegenheiten Mittheilung zu machen. Er könne dieselben nur davon benachrichtigen, dass in der letzten Zeit die abgebrochenen Verhandlungen mit der Regierung wieder aufgenommen wurden, und da er lebhaft wünsche, diese Verhandlungen zu einem gedeihlichen Abschlusse zu führen, werde er alles aufwenden, um möglichst bald zu diesem Ziele zu gelangen. Der Verwaltungsrath habe auch, da es ihm zweckdienlich schien, zunächst über das mit der Kuratel zu treffende Arrangement ins Klare zu kommen, Vorverhandlungen mit dem Kurator angebahnt, und er gedenke nach befriedigender Beendigung derselben sodann auch bei der Regierung vorstellig zu werden. Sobald er hierbei entscheidende Resultate erzielt haben werde, wolle er dieselben schleunigst der Beschlussfassung durch die Aktionäre unterbreiten. Bis dahin werde es hoffentlich auch gelingen, die Meinungsverschiedenheiten, welche hinsichtlich der Jahresrechnungen für 1886 bestehen und die Absolvirung der seitherigen Rechnungsabschlüsse behindert haben, beizulegen und sohin die Erledigung aller anhängigen Abschlüsse unter Einem vorzunehmen. Es sind dies, nachdem die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen dem Verwaltungsrath die Rechnungen für 1889 übergeben hat, nunmehr die Abschlüsse für die Jahre 1886 bis 1889. Die Generalversammlung nahm diese Mittheilung ohne Debatte zur Kenntniss und bestimmte die Entlohnung des Verwaltungsrathes für das laufende Jahr mit 3 000 fl.

Ermässigter Tarif für Musterkoffer.

Auf eine Petition des Vereins reisender Kaufleute an den Reichsrath und den Handelsminister hat die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen vom 1. Januar d. J. an für die Beförderung von Musterkoffern der Handlungsreisenden

einen ermässigten Tarifsatz gewährt, die Anwendung desselben jedoch an gewisse Bedingungen geknüpft. Hiernach sind für die Musterkoffer jener Handlungsreisenden, welche sich mit einer, die Bestätigung der kompetenten Handels- und Gewerbekammer enthaltenden Legitimationskarte ausweisen, für je 10 kg und jedes Kilometer einschl. der Stempelgebühr 0,1 kr. zu entrichten.

Personalnachrichten.

Der frühere Justizminister und langjährige Referent des Eisenbahnausschusses Dr. Herbst feierte seinen 70. Geburtstag; bei dem aus diesem Anlasse abgehaltenen Banket wurden seine grossen Verdienste um das Oesterreichische Eisenbahnwesen vom gewesenen Handelsminister Freiherrn v. Chlumetzki rühmend hervorgehoben. Der frühere Finanzminister und gegenwärtige Präsident der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen, Freiherr v. Pretis, ist plötzlich gestorben.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Neujahrsansprache des Ungarischen Ministerpräsidenten über den günstigen Fortgang der zollpolitischen Verhandlung mit Deutschland und der friedliche politische Horizont befestigte die gute Stimmung der Börse, um so mehr als ihr von den im Januar fälligen Geldern von 98,5 Millionen Gulden ein grosser Theil für Anlagen zufliesst. Nordbahn (2800), welche auf die Kaufofferte für ihre Kohlenwerke nicht reflektirt und nur deren Verschleiss der Kreditanstalt überlässt, blieb zur Notiz; dagegen waren Carl Ludwigbahn (208), Nordwestbahn (217,50), Elbethalbahn (224,25) und Staatsbahn (248,40) begehrt, während Südbahn (132,50) ohne irgend einen bekannten Grund schwächer war.

Aus Frankreich.

Beendigung des Tarifkrieges zwischen Gotthard und Mont Cenis.

Seit Eröffnung der Gotthardbahn hat sich bekanntlich ein grosser Theil des etwa 50 bis 60 000 t jährlich betragenden Güteraustausches zwischen England sowie Belgien einerseits und Italien andererseits von der Mont Cenislinie der Gotthardbahn zugewendet, wodurch sich zum Vortheil der Engländer, Belgier und Italiener, aber zum Schaden der betheiligten Eisenbahnverwaltungen, namentlich Frankreichs, ein Tarifkrieg entspann, der zur beständigen Unterbietung führte. Die Französische Ostbahn sowie die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn knüpften deshalb mit der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen Unterhandlungen an, durch die nach vielen Schwierigkeiten eine Verständigung erzielt wurde.

Die Grundlagen dieses Abkommens bestehen darin, dass 1. für den Englisch-Italienischen Wagenladungsverkehr über die Belgischen und Kanalhäfen, sowie für den Belgisch-Italienischen Verkehr die Tarife über den Gotthard und Mont Cenis festgesetzt wurden, 2. dass für diesen Verkehr ein Verband gebildet wurde, und 3. dass der Ertrag zwischen den Französischen und Deutschen Verwaltungen in angemessenem Verhältnisse getheilt werde.

Das Abkommen hat die Genehmigung des Französischen Ministers der öffentlichen Arbeiten und der Deutschen Aufsichtsbehörde erhalten.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

Für gemeinnützig sind erklärt worden:

1. die schmalspurige Lokalbahn Beauzée-Verdun (38 km) im Maasdepartement; dem Konzessionsinhaber Varinot sind die Verzinsung eines kilometrischen Anlagekapitals von höchstens 32 000 Frcs. gewährleistet und an Betriebskosten für das Kilometer 1 800 Frcs. + $^{3}/_{10}$ der Roheinnahme zugestanden; mit den Bahnen Bar-le-Duc-Vaubecourt und Rambercourt-aux-Pots-Clermont-en-Argonne bildet die neue Linie ein einheitliches Netz;
2. eine Eisenbahn von den Bergwerken von Communay nach dem Bahnhof Chasse in Isère;
3. die Hafenbahnen in la Rochelle.

Eisenbahn Aurillac-Saint Denis-lez-Martel.

Das Departement le Cantal ist gesetzlich ermächtigt worden, gemäss dem Gesuche des Generalraths, vom Jahre 1891 ab auf 9 Jahre zu den direkten Steuern einen Zuschlag von 0,71 Cts. von den Departementseingesessenen zu erheben, um die dem Staate versprochene Beihilfe zum Bau der Eisenbahn Aurillac-Saint Denis-lez-Martel bezahlen zu können.

Eisenbahn Paris-Versailles.

Die Westbahn-Gesellschaft hat die über 400 Frcs. lautenden Antheilscheine der ehemaligen Eisenbahngesellschaft Paris-Versailles zur vorzeitigen Rückzahlung eingefordert. Gegen Uebergabe ihrer Antheilscheine erhalten die Antheilhaber den Nennbetrag in baar oder in neuen Schuldverschreibungen der Westbahn zum Tageskurse.

Neuer Kohlentarif der Nordbahn.

Die Nordbahn-Gesellschaft hat der Aufsichtsbehörde einen neuen Tarif zur Genehmigung unterbreitet, nach dem für Kohlen und Kokes auf ihrem Netze bei Aufgabe von wenigstens 10 Wagenladungen bis 75 km 4 Cts. für das Tonnenkilometer bezahlt, dagegen für die folgenden 50 km 3,5 Cts., für abermalige 50 km 2,5 Cts., für die folgenden 25 km 1 Ct. und für alle Strecken über 200 km nur noch 0,5 Cts. für das Tonnenkilometer entrichtet werden sollen.

Die Fahrkarten- und Eilgutsteuer.

Wir haben bereits in Nr. 91 (vergl. auch Nr. 94) Jahrg. 1890 d. Ztg. darauf hingewiesen, wie unangenehm man in Frankreich die Fahrkarten- und Eilgutsteuer empfindet und wie dringend man deren Abschaffung wünscht; am 6. November hat nun der Abgeordnete Guillemet neuerdings einen Antrag eingebracht, der die Abschaffung der Steuer für die III. Klasse bezweckt, und am 28. November legte Pelletan nebst 61 anderen Abgeordneten den folgenden Gesetzentwurf vor: „Artikel 12 des Gesetzes vom 16. September 1871, durch den ein Zuschlag von 10 % eingeführt wurde, wird aufgehoben, und zwar 1. hinsichtlich des Personenfahrgeldes von öffentlichen Fahrzeugen, Dampfbooten und anderen dem öffentlichen Verkehr dienenden Beförderungsmitteln, 2. hinsichtlich der Fracht für Gepäck und Eilgut bei gleicher Beförderungsart.“ Namentlich dieser letztere Antrag hatte grosse Aussicht auf Annahme und wurde nur mit 233 gegen 229 Stimmen abgelehnt, und hauptsächlich nur deshalb, weil der Finanzminister ausdrücklich erklärte, er werde für den Staatshaushalt von 1892 einen bezüglichen Vorschlag einbringen und dass sich die Kammer bereits im Februar oder spätestens im März mit dessen Verhandlung befassen könne.

Da hiernach die vielumstrittene Frage in Fluss zu kommen scheint, dürfte es angezeigt sein, sich die in Betracht kommenden Gesetze bezw. Verträge zu vergegenwärtigen.

Durch die Gesetze vom 6. Prairial des Jahres VII, vom 25. März 1817 und vom 14. Juni 1855 wurde auf die Personenfahrkarten, auf den Beförderungspreis des frachtpflichtigen Gepäcks und auf denjenigen der Eilgutsendungen eine erste Steuer von 12 % des Beförderungssatzes gelegt; hierzu kam durch Gesetz vom 16. September 1871 als Kriegssteuer ein zweiter Zuschlag von 10 % des bisherigen Gesammtpreises (also einschl. der ersten Steuer oder 11,2 % des ursprünglichen Beförderungssatzes), wodurch sich eine Gesammtsteuer von 23,2 % ergab.

In die mit den Gesellschaften im Jahre 1883 abgeschlossenen Verträge wurde alsdann folgende Bestimmung aufgenommen:

„Falls der Staat den durch Gesetz vom 16. September 1871 eingeführten Zuschlag auf die Steuer der Eilbeförderung der Eisenbahnen aufhebt, verpflichtet sich die Gesellschaft, die auf die Reisenden bei vollem Tarif anwendbaren Sätze für die II. Klasse um 10 %, für die III. Klasse um 20 % oder auch nach irgend einem anderen, zwischen den vertragschliessenden Theilen zu vereinbarenden, gleichwerthigen Maassstabe zu ermässigen.

Wenn der Staat später neue Steuerermässigungen eintreten lässt, so verpflichtet sich die Gesellschaft noch ausserdem zu einer gleichwerthen Ermässigung der Personenfahrpreise, doch ist sie zu diesem neuen Opfer erst dann gehalten, wenn sie aus dem Personenverkehr des gegenwärtig in Betrieb stehenden Netzes die vor der ersten Ermässigung erzielten Reineinnahmen wieder erlangt hat.“

Aus Italien.

Eröffnungen.

Reggio-Castrocucco. Am 27. November 1890 wurde die Theilstrecke Palmi-Gioja Tauro dem öffentlichen Betriebe übergeben und gleichzeitig der neue Bahnhof Gioja Tauro (51 km ab Reggio Cal. Hauptbhf.) für vollen Verkehr eröffnet, während der bisherige Bahnhof vom gleichem Zeitpunkt ab einging.

Cuneo-Ventimiglia. Angeblich ist die Theilstrecke Vernante-Limone mit dem 1 100 m langen Bogliatunnel noch im Dezember zur Eröffnung gelangt.

Mailänder Ringbahn. Das Generalinspektorat hat durch Verhandlungen mit den Verwaltungen der beiden betheiligten grossen Bahnnetze und der Bauleitung für genannte Ringbahn festgestellt, welche Arbeiten noch erforderlich sind, um die beabsichtigte Freigabe des Verkehrs auf der Ringbahnstrecke zwischen Bahnhof Rogoredo und Porta Sempione baldigst ins Leben treten zu lassen.

Neapel-Ottajano. Auf Veranlassung der Provinzialverwaltung hat der Ausschuss für den Bau dieser Linie behufs Eröffnung derselben, mit Ausnahme der Strecke in der Stadt, d. h. von der Zollinie ab, wo ein vorläufiger Bahnhof errichtet wird, auf Genehmigung der Vorschriften für den vorläufigen Betriebsdienst (Zugzusammensetzung, Fahrplan, Signale, Personal der Zugmaschinen, Bahnbewachung usw.) angetragen.

Neapel-Amalfi. Auch von dieser Schmalspurbahn soll die Anfangsstrecke Neapel-S. Guiseppe in der Länge von 24 km mit 7 Haltepunkten zu Anfang des neuen Jahres dem öffentlichen Betrieb überwiesen werden.

Bauten und Entwürfe.

Sicherungsarbeiten im Olimpinotunnel der Linie Como-Chiasso. Die erste Hälfte dieses Tunnels, welche durch marmorartiges Gestein gebrochen ist, begann vor einigen Jahren merkliche Schichtenverschiebungen zu zeigen, welche bei ihrer Zunahme an mehreren Stellen mit einer Verdrückung des Bauwerkes drohten und schleunige kräftige Vorbeugungsmaassregeln erheischten, um die zwischen Italien, der Schweiz und Deutschland vereinbarte Betriebssicherheit aufrecht zu erhalten. Die Südbahngesellschaft als Betriebsführerin dieser Strecke (zugleich auch für Rechnung des Adrianetzes), schlug nach Abschluss eingehender Untersuchungsarbeiten eine kräftige Neuauskleidung der Tunnelröhre an zwei Stellen vor, da die Schiebungen sich auf mehr als 200 m Ausdehnung erstreckten; die Aufsichtsbehörde genehmigte dies sofort. Sowohl bei den vorläufigen Stützungen, welche durch möglichst starke Zimmerung bewirkt wurden, wie bei der Ausmauerung lag die Hauptschwierigkeit, den Betrieb nach Möglichkeit ungestört zu erhalten, demnächst darin, dass sämmtliche Arbeiten in möglichst kurzer Frist bewältigt werden mussten, ferner in seitlichem Druck und Einsickerung. Die Züge mussten auf der bedrohten Strecke auf Hilfsgeleisen laufen, welche nach Uebergang des Zuges wieder entfernt wurden; es geschah dies vermittelst eines zu verschiebenden, leicht zerlegbaren brückenartigen starken Bauwerkes, welches für die Mauerung des unteren Gegenbogens freien Spielraum liess bezw. nach Bedarf für einzelne Längen von je 9 m schnell ganz aufgenommen und wieder zusammengesetzt wurde. In der Zeit von Ende Februar bis Mitte Oktober waren sämmtliche planmässigen Arbeiten trotz aller entgegenstehenden Schwierigkeiten glücklich durchgeführt und die vollkommene Betriebssicherheit verbürgt.

Aulla-Lucca. Nach den endgültigen Bauentwürfen für die Strecken Ponte a Moriano-Lucca Bäder und Fivizzano-Aulla messen dieselben 13,9 und 11,6 km mit einem Kostenvoranschlag von 8,6 bezw. 5,5 Millionen Lire.

Cosenza-Nocera. Es war die Frage entstanden, ob für die Bewältigung des Appenninenabhanges zwischen dem Albicello- und Savuttothal sich nicht die Anwendung des Abt'schen Systems empfehlen würde. Nachdem die Provinzialverwaltung durch genaue Untersuchung festgestellt hat, dass der hierfür in Betracht kommenden Länge von 6 km bei einer nicht über 6 % sich erhebenden Steigung eine Baulänge von 11 km entgegensteht, welche im ganzen 6 grössere Viadukte und 6 Tunnels sowie einen Kostenaufwand von rund 1 140 000 Lire auf das Kilometer beanspruchen würde, hat die staatliche Bauleitung sich für den letzteren Fall entschieden, auch bei dem Abstieg zwischen den beabsichtigten Bahnhöfen Rogliano und Carpenzano.

Varese-Robarello. Bezüglich dieser Schmalspurbahn mit der Weiterführung nach dem Campo dei Fiori und der Abzweigung nach La Rosa hat der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten sich dahin ausgesprochen, dass die Konzession ertheilt werden kann, sofern ein staatsseitiger Zuschuss nicht beansprucht wird.

Tiber-Drehbrücke. Behufs der Verbindung der Bahnhöfe Rom Termini und Rom Trastevere war der Verwaltung des Mittelmeernetzes seitens des Königlichen Generalinspektorates der Eisenbahnen die Einstellung einer drehbaren Brücke über den Tiber vorgeschlagen worden; nach eingehender Untersuchung werden indess gewichtige Gründe gegen eine solche geltend gemacht, weil die durchaus vorzusehende Leistungsfähigkeit der ganzen Strecke und damit auch die Betriebsregelmässigkeit vermindert bezw. gehemmt würden.

Hafenbahnhof zu Reggio Calabria. Die Stadtvertretung thut eingehende Schritte bei den maassgebenden Behörden, um zunächst wenigstens für den Frachtgutdienst die Errichtung eines solchen Bahnhofes zu erlangen, weil bis jetzt der lebhafte Verkehr für die kurze Entfernung von der Stadt zum Hafen die Waaren unverhältnissmässig vertheuerte.

Arezzo-Sinalunga. Die Konzession ist unter Bewilligung eines Staatszuschusses von 3 000 L. auf das Kilometer für 70 Jahre ertheilt.

Adria-Tiberlinie. Für die Anfangsstrecke Arezzo-Stia-Forli hat sich ein Ausschuss gebildet, um die Konzession zum Bau unter gleicher Staatsbeihilfe wie früher zu erlangen, in der Erwägung, dass diese Bahn, einmal erbaut, naturgemäss für die kürzeste und sicherste Appenninlinie die Grundlage bilden und damit die erstrebte kürzere Verbindung von der Adria zum Tiber bezw. zwischen Venedig und Rom anbahnen werde.

Aetna-Ringbahn. Anderweitigen Angaben gegenüber wird bemerkt, dass die laut Vertrag anzuwendenden Schienen für diese Bahn stählerne Vignoleschienen von 9 m Länge und von 25 kg Gewicht für das laufende Meter sein sollen.

Fano-Urbino. Die Provinzialvertretungen von Pesaro und Urbino treten eifrig für baldige Inangriffnahme dieser im Gesetz bereits vorgesehenen Linie durch das Metaurothal ein, um die Stadt Urbino von ihrer gegenwärtigen Abgeschlossenheit zu befreien.

Von Neapel nach Sorrent und nach Sarno. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat für die Schmalspurbahn Neapel-Torre Annunziata mit den beiden weiteren Fortsetzungen einerseits über Castellamare nach Sorrent, andererseits nach Sarno die Konzession genehmigt.

Internationale Verbindung Venedig-Trient. Nachdem, wie die „Gazzetta Piemontese" mittheilte, im Landtage zu Innsbruck die Trientiner Abgeordneten die Regierung für eine von Bassano ausgehende Verbindung zwischen Venedig und dem Valsuganagelände mit seinen 70 000 Einwohnern zu erwärmen versuchten, wurde betont, dass Italien wohl an der Linie Padua-Camposampiero-Bassano festhalten würde. Im Oesterreichischen wären bisher nur Vorarbeiten für einen Dampftram Trient-Pergine-Borgo-Primolano bewirkt worden, während es sich in der Hauptsache um eine Verbindung Venetiens mit der grossen internationalen Verkehrslinie handeln müsste, deren Theil die Arlbergbahn ist; strategische Bedenken würden kaum entgegenstehen. Der „Adriatico" setzt hinzu, dass die Linie Padua-Camposampiero-Bassano nicht dazu dienen könnte, die Verbindung zwischen Venedig und Valsugana zu vermitteln, welchen Zweck nur eine direkte Linie Venedig-Bassano-Primolano-Trient erfüllen möchte; und für eine solche Linie erster oder zweiter Kategorie, welche dem internationalen Verkehr zu dienen bestimmt wäre, müsste durch Anregung der Provinzialverwaltung ein Ausschuss gebildet werden, welcher mit der Südbahngesellschaft gemeinsam die erforderlichen Schritte baldigst und mit Eifer thäte.

Sardinische Sekundärbahnen. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den endgültigen Ausführungsentwurf für die 69,3 km lange Linie Tirso-Ozieri, für welche 5 Zwischenbahnhöfe und 5 Haltestellen vorgesehen sind, genehmigt.

Agropoli-Mercato Cilento (Salerno). Die Konzession für diese Schmalspurlinie (0,75 m) ist mit einer staatlichen Beihilfe von 3 000 L. für das Kilometer für 70 Jahre erbeten; die Länge beträgt 22 km und der Kostenvoranschlag 1 024 000 L. Die grösste Steigung soll 3,2 % und der kleinste Krümmungshalbmesser 75 m sein, und die vorzusehenden 10 Tunnels haben zusammen eine Länge von 839 m; auf der ganzen Linie werden ausser den 3 Bahnhöfen Agropoli, Rutino und Mercato Cilento noch 5 Haltestellen Ogliastro, Lustro, Prignano, San Antonio und Sa. Maria della Ternupetella eingerichtet.

Aus Spanien.

Grosse Spanische Centralbahn.

Unter dem Namen „Grosse Spanische Centralbahn" ist z. Zt. in Spanien ein Eisenbahnunternehmen von hervorragender zwischenstaatlicher Bedeutung in der Bildung begriffen. Es handelt sich darum, den im Westen der Pyrenäen neu zu bauenden Tunnel in direkte Verbindung mit Madrid zu bringen und zugleich die direkte Weiterführung von Madrid zu erwerben; zu diesem Zweck hat eine die neue Gesellschaft vertretende Bankengruppe mit der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft einen Vertrag abgeschlossen, auf Grund dessen die leztere 1. dem neuen Unternehmen den bisher von ihr geführten Betrieb der Eisenbahnen Madrid-Caceres-Portugal (429 km) überlässt, 2. die Verschmelzung der Westspanischen Eisenbahngesellschaft (350 km) mit der neuen Gesellschaft begünstigt und 3. dem neuen Unternehmen die zu bauende Linie von Toralba (Station der Linie Madrid-Saragossa) über Soria, Castejon, Sanguesa und Jaca bis zur Französischen Grenze vollkommen betriebsfertig übergiebt. Ausserdem hat die neue Gesellschaft mit der Eisenbahngesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante eine Verständigung erzielt, die ihr die Mitbenutzung des zwischen ihren Linien fehlenden Bindegliedes Madrid-Toralba gestattet und bezüglich der Tarifbildung den Grundsatz der kürzesten Entfernung aufstellt. Auf diese Weise wird das neue Unternehmen 1 280 km Eisenbahnen umfassen und von der Fran-

zösischen Grenze bezw. den Pyrenäen im Norden bis zu den Portugiesischen Grenzpfählen im Südwesten reichen.

Die finanziellen Abmachungen zwischen der in der Bildung begriffenen Grossen Spanischen Centralbahngesellschaft und der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft sind folgende: 1. die Centralbahn übernimmt a) die Verzinsung und Tilgung der auf den Linien Madrid-Caceres-Portugal ruhenden 150 000 Stück 3% hypothekarischer Schuldverschreibungen im Nennwerthe von je 500 Frcs., b) die Bezahlung des den 50 000 Antheilscheinen der Eisenbahngesellschaft Madrid-Caceres-Portugal zugesicherten Gewinnes, welcher durch die kilometrische Roheinnahme bestimmt wird.*) Hierzu hat aber die Portugiesische Gesellschaft 10 Jahre lang einen halbjährlichen Zuschuss von 500 000 Frcs., zusammen also 10 000 000 Frcs. zu leisten. 2. Solange nicht eine vollständige Verschmelzung der Westspanischen mit der Centralbahn-Gesellschaft stattfinden kann und letztere nur den Betrieb der Westbahnlinien führt, sind von den 44 000 Westbahn-Antheilscheinen 40 000 Stück der Centralbahn gegen Austausch einer gleichen Anzahl Centralbahn-Antheilscheine zu übergeben; ferner steht der Centralbahn die Leitung der im Gange befindlichen Westbahn-Neubauten und die Verfügung über die zu diesem Zwecke staatsseitig bewilligten Beihilfen in Höhe von 21 800 000 Frcs. zu. Die Königlich Portugiesische Gesellschaft bleibt auch ferner mit der auf 10 Jahre übernommenen Zinsengewähr für die in Paris begebenen 64 000 Stück 4% Westbahn-Schuldverschreibungen belastet, sie behält aber den ihr zur Deckung etwaiger Fehlbeträge übergebenen Betrag von 5 000 000 Frcs. Die Verzinsung und Tilgung der ferner begebenen von der Portugiesischen Gesellschaft nicht gewährleisteten 30 000 Stück 4% Westbahn-Schuldverschreibungen liegt der Centralbahn ob. 3. Die Portugiesische Gesellschaft verpflichtet sich, der Centralbahn 70 000 Stück ihrer 3% Schuldverschreibungen gegen Austausch einer gleichen Anzahl ebensolcher Centralbahn-Schuldverschreibungen zu übergeben, und zwar 25 000 Stück bei Bildung der Centralbahngesellschaft bezw. bei Uebergabe der bereits in Betrieb genommenen Linie Toralba-Soria (93 km) und die verbleibenden 45 000 Stück nach Maassgabe des Baufortschritts der Reststrecke Soria-Castejon-Sanguesa-Jaca-Französische Grenze.

Es könnte sonderbar erscheinen, dass die Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft sich zu so hohen Lasten der neuen Gesellschaft gegenüber verstanden hat, aber die der ersteren aus dem Betriebsüberlassungsvertrag vom 22. Oktober 1885 erwachsenden Lasten belaufen sich alljährlich auf mehr als 2 Millionen Francs, so dass thatsächlich eine Verminderung ihrer Lasten eintritt. Ausserdem sind aber der Portugiesischen Gesellschaft Zugeständnisse gemacht worden, welche ihr ermöglichen, aus dem Gedeihen des neuen Unternehmens auch ihrerseits Vortheile zu ziehen; die Centralbahn ist nämlich verpflichtet, sobald die durchschnittliche kilometrische Betriebseinnahme auf ihrem Gesammtnetz 16 000 Frcs. beträgt, der Portugiesischen Gesellschaft 48 000 Stück ihrer 3% Schuldverschreibungen zweiter Hypothek zu übergeben.

Bezüglich der Tarifverhältnisse bestimmt Artikel 2 des zwischen der Portugiesischen Gesellschaft und den Herren de Guadalmina sowie Ed. Otlet im Namen der Spanischen Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages folgendes: „Das technische Personal der beiden Gesellschaften wird die Vertragsbedingungen für den Betriebsdienst zwischen dem Spanischen und Portugiesischen Netz derart abfassen, dass dadurch der Verbandsverkehr begünstigt und entwickelt wird. Die gegenwärtig zwischen der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft, der Eisenbahngesellschaft Madrid-Caceres-Portugal und der Nordspanischen Eisenbahngesellschaft bestehenden Verträge werden sofort gekündigt und die Abmachungen, auf welche sich der vorhergehende Paragraph bezieht, derart getroffen werden, dass das unumschränkte Recht der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft zur Tariffestsetzung auf ihrem Netze berücksichtigt wird, indem die Grosse Spanische Centralbahn dieselben Tarife im gleichen kilometrischen Verhältniss auf ihrem Netze annimmt, doch darf die Mindestgrenze 0,05 Pes. für das Tonnenkilometer nicht unterschreiten."

Eine am 20. Dezember 1890 abgehaltene ausserordentliche Hauptversammlung der Königlich Portugiesischen Gesellschaft hat den Vertrag genehmigt und die Grosse Spanische Centralbahngesellschaft, deren Sitz Madrid und deren Kapital auf 75 000 000 Frcs. festgesetzt ist, sollte bereits am 1. Januar d. J. den Betrieb der betreffenden Linien übernehmen.

*) Für 1889 betrug der Gewinn bei einer kilometrischen Roheinnahme von weniger als 10 000 Frcs. je 10 Frcs. auf den Antheilschein. Nach der Uebertragung tritt aber der Artikel 14 des Betriebsüberlassungsvertrages vom 22. Oktober 1885 in Kraft; derselbe hat folgenden Wortlaut:

„Die Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft behält sich das Recht vor, den Betrieb des Netzes der Eisenbahngesellschaft Madrid-Caceres-Portugal an irgend eine andere Gesellschaft weiter zu übertragen, sie bleibt aber nichtsdestoweniger gemeinschaftlich mit der an ihre Stelle getretenen Gesellschaft verpflichtet, alle Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sowie der Verträge vom 14. November 1880 und vom 21. Juli 1877 zu erfüllen. Falls die Portugiesische Gesellschaft von dem Recht, welches ihr dieser Artikel giebt, Gebrauch macht, so würde sich der den Caceres-Antheilscheinen bei einer kilometrischen Roheinnahme von weniger als 10 000 Frcs. gewährleistete Gewinn von 10 auf 12 Frcs. erhöhen, ohne dass hierdurch die durch Artikel 5 dieses Vertrages festgesetzten Gewinnerhöhungen beim Anwachsen der Roheinnahmen über 10 000 Frcs. beeinträchtigt werden."

Eisenbahn Tarragona-Barcelona-Frankreich.

Die Gesellschaft dieser Eisenbahn hat die Konzession für eine Eisenbahnlinie von Valladolid nach Ariza, welche die Grosse Spanische Centralbahn in Station Almazan zwischen Soria und Toralba kreuzen wird, von dem ursprünglichen Konzessionsinhaber, dessen Rechte wegen Nichteinhaltung der Baufrist eigentlich schon erloschen sind, erworben und bei den Cortes eine Fristverlängerung sowie eine Ausdehnung der Konzession auf eine Fortsetzung dieser Linie bis zu ihrer Zweigbahn Valls-Saragossa nachgesucht.

Ostspanische Eisenbahn.

Die Ostspanische Eisenbahngesellschaft hat sich mit ihren Gläubigern (vgl. Nr. 86 Jahrg. 1890 d. Ztg.) auf der Grundlage geeinigt, dass die im Umlauf befindlichen 40 000 Schuldverschreibungen gegen 20 000 Schuldverschreibungen mit fester Verzinsung von 15 Frcs. (fällig vom 1. Januar 1891 ab) und gegen 10 000 Schuldverschreibungen mit veränderlicher Verzinsung (je nach dem Reinertrage der Bahn) umgetauscht werden.

Ausserdem ist die Gesellschaft ermächtigt, fernere 20 000 Schuldverschreibungen mit fester Verzinsung, aber 2. Hypothek auszugeben und den Ertrag dieser neuen Anleihe zur Verlängerung der jetzigen Linie um etwa 20 km zu benutzen.

Südspanische Eisenbahn.

Die Südspanische Eisenbahngesellschaft hat den Bau ihrer 240 km langen Bahn von Linares nach Almeria (vgl. Nr. 5 Jahrg. 1890 d. Ztg.) der „Gesellschaft Fives-Lille für mechanische Bauten und Unternehmungen" in Paris (Compagnie de Fives-Lille pour constructions mécaniques et entreprises) übertragen. In dem am 29. November 1890 erstatteten Hauptversammlungsbericht dieser Baugesellschaft wird bemerkt, dass die Pläne für die Bahn, begleitet von einem günstigen Bericht des Aufsichts-Oberingenieurs, der Prüfung des Eisenbahnrathes (Comité consultatif des chemins de fer) unterliegen und, da die anfangs erhobenen Anstände beseitigt seien, grosse Aussicht haben, baldigst von der Regierung genehmigt zu werden.

In Erwartung der Genehmigung hat die Baugesellschaft mit Zustimmung ihrer Auftraggeberin von Almeria aus die Bauarbeiten auf einer Strecke von etwa 10 km bereits in Angriff genommen (vgl. Nr. 73 Jahrg. 1890 d. Ztg.)

Anatolische Eisenbahn.

Bezüglich der geographischen und technischen Verhältnisse der Strecke Lefké-Adabazar (63 km) (siehe Nr. 1 S. 7 d. Ztg.), auf welcher der Betrieb zu Anfang Januar eröffnet worden ist, erhalten wir noch folgende auf authentischen Berichten beruhende Informationen:

Die Bahn liegt ganz im Thale des Saccaria (Sangarius), der viermal überschritten wird, theils um die grossen Windungen des Flusslaufes zu vermeiden, theils um die Bahn auf das sichere Ufergelände zu legen. Die untere Schlucht des Saccaria zwischen Balaban und Guévé, an welchen Punkten die ersten beiden Stromübersetzungen stattfinden, um die Bahn in der Schlucht auf das sichere rechte Ufer zu verlegen, ist eine an Naturschönheiten reiche, sehr bewaldete und eng geschlossene Thallandschaft. Die Linie bewegt sich am Gelände auf Stützmauern über zahlreiche Brücken und durch einen Tunnel von einer Saccariabrücke bis zur anderen.

Bei Guévé, der ersten Station der neuen Strecke, auf welche die Hauptstrasse nach Taroglii, Torbalii, Beybazar und Angora einmündet, öffnet sich das Thal des Saccaria zu der weiten fruchtbaren Ebene von Akhissar, die sich auf 30 km Länge bis Mékédje ausdehnt; diese beiden Orte sind mit Stationen bedacht.

In Akhissar beginnt die Seiden-, Opium- und Baumwollenkultur, und Mékédje ist die Aufnahmestation für das reiche Gebiet des Sees von Isnik, das nur etwa 30 km entfernt ist.

Einige Kilometer oberhalb Mékédjes schliesst sich das Thal von neuem und die Bahn überschreitet den Fluss zum dritten Male, um das rechte Ufer zu gewinnen.

6 km weiter gewinnt die Bahn vermittelst einer eisernen Brücke von 140 m in 3 Oeffnungen wieder das linke Saccariaufer und tritt in die Station Lefké ein.

Die 3 unteren Brücken in den engen Schluchten des Saccaria haben je 100 m Spannweite in 2 Oeffnungen zu 50 m.

Die Ausführung des Baues liegt in den Händen der Gesellschaft für den Bau der Kleinasiatischen Bahnen mit dem Sitz in Frankfurt a/M. Der Fortschritt der Arbeiten auf den folgenden Theilstrecken ist derartig, dass im Laufe des Jahres 1891 sicher die dritte Theilstrecke Lefké-Biledjik (36 km) und die vierte Biledjik-Esjichéhir (84 km) eröffnet werden.

Diese beiden Strecken enthalten den schwierigen Aufstieg aus dem Thale des Saccaria durch das Seitenthal des Karasou in das Gebiet des Poursak, an welchem Eskichéhir liegt. Die Arbeiten zwischen Eskichéhir und Angora sind von geringerer Schwierigkeit, so dass die Fertigstellung der Linie bis Ende 1892 gesichert ist. Die Unterbauarbeiten auf dieser letzteren Strecke haben im Herbst 1890 begonnen.

Bemerkenswerth ist noch, dass die Bahn Stahloberbau erhält.

Die Bessemerstahlschienen, 30 kg für das laufende Meter schwer, und die Flussstahlschwellen, 50 kg das Stück wiegend, sowie das nöthige Kleinmaterial, ferner die eisernen Telegraphensäulen und das gesammte rollende Material wird von Deutschen Werken geliefert.

Die eisernen Brücken und Viadukte, darunter ein grosser Bogenviadukt, der sich in der Hauptsteigung befindet, sind ebenfalls mit Stahlschwellen und Riffelblechbelag versehen.

Die normalspurige Bahn, die 300 m als kleinsten Bogenhalbmesser und im allgemeinen mit Ausnahme der 12 km langen 25 mm starken Hauptsteigung und Steigungen von 10 mm — ausnahmsweise 12 mm — aufweist, entspricht in ihrer Ausführung allen Anforderungen, die man in Deutschland an Hauptbahnen in gebirgigen Gegenden stellt und gestattet 60 km Fahrgeschwindigkeit.

Der sichere, ruhige Fortschritt der Arbeiten wird auch von Türkischer Seite sehr anerkannt und die günstigen Resultate, sowohl was den Bau, als auch den Betrieb der Bahn anbelangt, tragen nicht wenig zur Anerkennung Deutscher Arbeit und zur Entwickelung des Eisenbahnwesens in der Türkei bei.

Aus Afrika.

Deutsch-Ostafrika.

Trotz der zur Zeit auf der Tagesordnung stehenden Arbeiter-, Schul-, Steuer- und vieler anderer Fragen, welche ihrer Erledigung harren, hat die Kolonialfrage kaum etwas von ihrem Interesse eingebüsst; im Vordergrunde der kolonialen Erörterungen, die jetzt von der Tagespresse und den betheiligten Kreisen angestellt werden, steht die Frage des Eisenbahnbaues in Deutsch-Ostafrika. Es erscheint daher angezeigt, sich den jetzigen Stand dieser Angelegenheit zu vergegenwärtigen.

Von grundlegender Bedeutung für die Beurtheilung der vielen durch die Presse gehenden Nachrichten ist der am 20. November 1890 zu Berlin zwischen der Deutschen Reichsregierung und der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft abgeschlossene Staatsvertrag, durch welchen die Hoheitsrechte über das der Deutschen Interessensphäre in Ostafrika vorgelagerte Küstengebiet sammt dessen Zubehörungen und der Insel Mafia gegen Entschädigung Sr. Hoheit des Sultans von Sansibar an Se. Majestät den Deutschen Kaiser vom 1. Januar 1891 ab abgetreten werden. Der § 7 dieses Vertrages bestimmt: Die Kaiserliche Regierung räumt der Gesellschaft als ein ferneres Entgelt für die Aufgabe ihrer Rechte aus dem Vertrage vom 28. April 1888/13. Januar 1890 die folgenden Befugnisse ein: 3. Bei der Konzessionirung des Baues und Betriebes von Eisenbahnen im Küstengebiet, dessen Zubehörungen auf der Insel Mafia und in dem Gebiet des Kaiserlichen Schutzbriefes soll der Gesellschaft im Falle der Uebernahme und der Erfüllung der gestellten Konzessionsbedingungen ein Vorrecht vor anderen Bewerbern zustehen. Die ihr, im Fall sie von diesem Vorrecht Gebrauch macht, zu ertheilende Bau- und Betriebserlaubniss soll übertragbar sein."

Da bisher am weitesten gediehene Unternehmen ist die vom Reichskommissar Major von Wissmann empfohlene Eisenbahn Bagamoyo-Dar-es-Salaam. Nachdem die Geldbeschaffung für diesen Bahnbau sicher gestellt ist (vergl. No. 93 Jahrg. 1890 d. Ztg.), hat sich anfangs Dezember 1890 im Auftrage der Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft der Ingenieur Proksch aus München mit einem Messgehilfen nach Ostafrika begeben, um Vermessungen vorzunehmen und danach die eingehenden Vorarbeiten anzufertigen. Die besonders durch ihr Röhrenwalzverfahren bekannt gewordene Firma Mannesmann & Söhne hat sich zur unentgeltlichen Lieferung der gesammten Schienen für die Bahn unter sehr billigen Bedingungen erboten, vorausgesetzt, dass die von ihr vorgeschlagene Schienenbauart angenommen wird.

Wenn man auch nach den bisher in die Oeffentlichkeit gedrungenen Mittheilungen als sicher annehmen darf, dass der Bahnbau in Ostafrika mit der Linie Bagamoyo-Dar-es-Salaam beginnen werde, so findet dies doch keineswegs den Beifall aller ortskundigen Afrikanischen Pioniere; namentlich spricht sich Dr. Karl Peters entschieden hiergegen aus und entwickelt seine Gründe im „Deutschen Wochenblatt" folgendermaassen: „Zunächst glaube ich nicht, dass eine Ostafrikanische Küstenbahn wettbewerbsfähig gegenüber dem Seeverkehr sein wird, welcher Bagamoyo mit Dar-es-Salaam gleichzeitig verbindet. Man kann in 4—5 Stunden von Bagamoyo nach Dar-es-Salaam mit dem Dampfer fahren. Welches Interesse kann der Händler haben, Karawanen, welche von den Seen nach Bagamoyo 2 bis 3 Monate unterwegs waren, auf der theuren Eisenbahn nach Dar-es-Salaam zu schaffen, nur weil sie auf diese Weise einige Stunden früher dort anlangen. Aber ich fürchte, er wird, wenn er seine Karawane erst einmal in Bagamoyo hat, falls eben Sansibar Freihafen werden sollte, überhaupt kein Interesse haben, sie nach Dar-es-Salaam zu bringen. Er nimmt sie eben einfach auf seiner Dhau nach Sansibar, wie er es gewohnt ist, und der handelspolitische Zweck des Eisenbahnunternehmens verliert seine Wirkung. Auf der andern Seite greift eine solche Küstenbahn auch keineswegs in den nicht minder wichtigen Zweck der wirthschaftlichen Erschliessung Ostafrikas ein. Darum, dass der Dampfwagen von Bagamoyo nach Dar-es-Salaam parallel dem Indischen Ozean rollt, wird nicht ein Stück Haut mehr von Usukuma, nicht ein Baum von Usagara an die Küste gelangen, und keine Möglichkeit, den Plantagenbau im Innern ertragsfähig zu machen, geschaffen; das bleibt durch diesen Bahnbau alles unverändert. Aus diesen Gründen würde ich es für einen Fehler halten, die Deutsch-Ostafrikanischen Eisenbahnunternehmungen mit einer Küstenbahn von Bagamoyo nach Dar-es-Salaam zu beginnen."

Auch Hauptmann Kurt Weiss hat in der Abtheilung Berlin der Deutschen Kolonialgesellschaft den Vorschlag gemacht, auf dieses Bahnunternehmen vorläufig zu verzichten, und begründet diesen Vorschlag damit, dass trotz der ausserordentlichen Steigerung der Ein- und Ausfuhr augenblicklich noch ein einziger Zug allwöchentlich genügen würde, um sämmtliche Erzeugnisse und Waaren auf dieser Linie zu befördern. Die Ertragsfähigkeit könne nur durch planmässigen Anbau von Massenpflanzungen und gewerbliche Anlagen gesichert werden.

Dr. Peters ist wie Paul Reichard (vgl. Nr. 81 Jahrg. 1890 d. Ztg.) der Meinung, dass man zunächst daran denken müsse, die verkehrsreiche Karawanenstrasse, welche von den Ufern des Tanganjikasees über Tabora und Mpuapua nach Bagamoyo (von wo die Waaren bisher auf Dhaus nach Sansibar hinübergeschafft wurden) führt, durch eine Eisenbahn zu ersetzen, doch schlägt er vor, nicht Bagamoyo zum Ausgangspunkt zu nehmen, weil man dann lediglich das unter Englische Schutzherrschaft übergegangene Sansibar begünstigen würde, sondern Dar-es-Salaam, den bedeutendsten Hafenplatz der Ostafrikanischen Küste, der von den Deutschen Reichspostdampfern angelaufen wird und wohl Aussicht hat im Verkehr mit dem Ostafrikanischen Festlande dereinst die jetzige Vermittlerrolle von Sansibar einzunehmen. Zunächst hält Dr. Peters eine Bahn von Dar-es-Salaam nach Carhani für genügend: Carhani würde so der Knotenpunkt werden, wo die vom Tanganjikasee über Tabora und Mpuapua kommenden Karawanen mit den vom Nyassasee ausgehenden zusammentreffen, um ihre Waaren der Bahn zur Weiterbeförderung nach dem Einschiffungshafen zu übergeben. Wie die über Kolonialangelegenheiten im allgemeinen gut unterrichtete „Tägliche Rundschau" versichert, wird bereits von kapitalkräftigen Mitgliedern der Ostafrikanischen Gesellschaft lebhaft an der Bildung einer Gesellschaft zur Ausführung dieses Planes gearbeitet.

Hauptmann Weiss bezeichnete in seinem oben erwähnten Vortrag auch dieses Unternehmen, wenn er ihm auch Vorzüge vor dem Wissmann'schen Lieblingsgedanken einräumte, als verfrüht, weil eine Bahnlinie über Tabora zum Tanganjikasee etwa 1400 km lang werden würde und die Engländer lange vor deren Vollendung den Schienenweg von Mombas bis zum Viktoriasee vorgeschoben haben würden; er vertheidigt vielmehr die von uns bereits mehrfach genannte Linie von Tanga nach dem Kilimandscharo (vergl. Nr. 45 und Nr. 81 des Jahrg. 1890 d. Ztg.), weil auf diesem Wege durch den Bau von etwa 800 km eine Verbindung zwischen der Küste und dem Viktoriasee, sowie durch die fernere Herstellung von etwa 300 km eine Verbindung zwischen dem Viktoria- und Tanganjikasee geschaffen werden könnte. So würde durch den Bau von etwa 1130 anstatt 1400 km ein Abzugskanal für den lebhaften Verkehr nicht nur eines, sondern der beiden

Hauptseen Ostafrikas nach der Küste geschaffen, so dass in dem Deutsch-Englischen Wettbewerb der Vortheil sich unstreitig auf Deutscher Seite befinden müsste. Voraussetzung hierbei ist aber, dass die Wasser des Viktoria- und des Tanganjikasees von Dampfern Deutscher Flagge durchfurcht werden; der Wissmann-Dampfer für den Viktoriasee ist ja bereits gebaut, es sind indessen noch die Beförderungskosten im Betrage von etwa 160 000 ℳ durch freiwillige Sammlungen aufzubringen; für den Peters-Dampfer auf dem Tanganjikasee reichen aber die bisher angestellten Sammlungen bei weitem nicht aus. Eine Nothwendigkeit für das Gedeihen dieses Bahnunternehmens ist ferner das Anlegen der Reichs-Postdampferlinie in Tanga. Zur Anfertigung der Vorarbeiten bezw. zur Aufstellung eines genauen Kostenanschlages empfiehlt Weiss eine Vereinigung mit einem Grundvermögen von etwa 800 000 Mark. Nach der „Schlesischen Zeitung" waren zum Bau der Bahn bereits anfangs November 1890 5 Millionen Mark fest gezeichnet, doch will uns diese Summe in Anbetracht des gewaltigen Unternehmens ziemlich bedeutungslos erscheinen.

Man mag die Nachrichten über den Eisenbahnbau in Ostafrika so schönfärberisch gestalten wie man will, keineswegs wird man sich der Meinung verschliessen können, dass die Unterstützung des Reiches, sei es in Gestalt von direkten Beihilfen zum Bau oder wahrscheinlich durch Zinsengewähr an den an das Reich übergegangenen Zollerträgen der Ostafrikanischen Küste zu umgehen ist. Allerdings sind von diesen Erträgen 600 000 ℳ zur Verzinsung und Tilgung der von der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft in Höhe von 10 Millionen Mark aufgenommenen Anleihe, die zur Entschädigung des Sultans sowie zur wirthschaftlichen Aufschliessung der Kolonie dienen soll, bestimmt, aber der Ertrag der Zölle ist bereits jetzt so hoch, dass noch eine bedeutende Summe verfügbar bleiben wird. Allem Anschein nach wird sich auch im Reichstage eine Mehrheit für die Unterstützung des Bahnbaues finden; unter Berücksichtigung dessen, dass das Centrum jetzt die ausschlaggebende Partei im Reichstag ist, sind zwei in dessen Sitzung vom 11. Dezember 1890 bei Berathung des Reichshaushalts gefallene Bemerkungen sehr bezeichnend. Der Abgeordnete Bebel schloss seine Rede mit den Worten: „Herr Windthorst hat früher nur schweren Herzens für die Ausgaben für Ostafrika gestimmt, nur wegen der dort zu vollendenden Kulturaufgabe; jetzt hofft er schon auf die Zukunft Ostafrikas und spricht vom Eisenbahnbau, ohne an die Kosten zu denken." Noch bezeichnender ist die spätere Bemerkung des Abgeordneten Bamberger: „Herr Windthorst gehört jetzt zu den stärksten Kolonialschwärmern, denn er denkt schon an die Gründung Deutscher Auswandererkolonien daselbst und hat sogar den Bau einer Eisenbahn verlangt. Wenn er dafür die Zustimmung des Hauses erhält, dann werde ich beantragen, dass die erste Lokomotive, welche in den Afrikanischen Urwald fährt, den Namen Dr. Ludwig Windthorst trägt." Der Abgeordnete Windthorst verbeugte sich, als diese launige Bemerkung fiel, unter grosser Heiterkeit des Hauses lachend vor dem Redner und nahm höflich seine Kappe ab.

Natal.

Die gesetzgebende Körperschaft der Kolonie Natal hat die Regierung ermächtigt, zu Eisenbahn- und Hafenbauten sowie zur Ausführung anderer öffentlicher Arbeiten eine Anleihe von 2 000 000 £ aufzunehmen.

Kapland.

Am 3. Dezember 1890 ist: 1. die Linie von Kimberley nach Vryburg, 2. die Eisenbahn nach Simonstown dem Verkehre übergeben worden.

Die Eröffnung der Linie bis Mafeking ist für Mai d. J. in Aussicht genommen.

Portugiesisches Westafrika.

Die Königliche Afrika-Ueberlandbahngesellschaft hat am 28. September 1890 die dritte Theilstrecke (40 km) in Betrieb genommen, so dass sich z. Z. von Loanda bis Cassoneca 140 km im Betriebe befinden. Die Eröffnung der bis Kilometer 180 reichenden vierten Theilstrecke ist für Januar d. J. in Aussicht genommen. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit beträgt 10 km in der Stunde.

Für das Betriebsjahr vom 1. Juli 1889 bis 30. Juni 1890 wurde bei einer Betriebslänge von 100 km die Zinsengewähr des Staates mit 166 541 Milreis (1 Milreis = etwa 4,5 ℳ) in Anspruch genommen, während der Zuschuss des Staates, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 1889 bei nur 60 km Betriebslänge 66 828 Milreis betrug. Bisher war die Einnahme aus dem Personenverkehr mehr als doppelt so hoch, als diejenige aus dem Güterverkehr.

Marokko.

Nach Mittheilung Algerischer Blätter hat die Französische Regierung beim Sultan von Marokko die Ermächtigung zum Bau einer Bahn von der Algerischen Grenze nach Fez nachgesucht. Der Sultan hat acht Minister mit der Prüfung des Entwurfs beauftragt.

Aus Süd- und Mittelamerika.

Kolumbia.

Die Provinz Antioquia hat vor einigen Jahren den Bau einer etwa 130 Meilen (Engl.) langen Bahn von Puerto-Berrio am Magdalenenstrom nach der Provinzialhauptstadt Medellin in Angriff genommen und bisher 30 Meilen dieser mit einer Spurweite von 3 Fuss (Engl.) gebauten Linie dem Betriebe übergeben. Um die Vollendung der noch verbleibenden 100 Meilen zu beschleunigen, will die Provinzialregierung die Konzession für Bau und Betrieb einer Privatperson oder Gesellschaft übertragen und erwartet Angebote durch Vermittelung der Konsuln von Kolumbia bis Ende März 1891. Die Bahn durchschneidet eine der reichsten Gegenden von Kolumbia und verspricht eine Hauptverkehrsader zu werden, da mehr als 500 000 Einwohner, die zum Theil mit Bergbau beschäftigt sind, auf diese Linie angewiesen sind.

Der Senat hat die von der Regierung ertheilte Konzession für eine Bahn von der Bundeshauptstadt Bogota nach dem am Stillen Meere gelegenen Hafen Buenaventura genehmigt; übrigens sind von dieser Linie schon einige Strecken gebaut. Ob sich aber für diese Bahn, welche zunächst die Küstenkordilleren übersteigen, den Rio Cauca überbrücken, dann einen zweiten Zweig der Kordilleren erklettern und schliesslich den Magdalenenstrom überspannen muss, ein genügender, das Anlagekapital verzinsender Verkehr ergeben wird, das will uns denn doch etwas zweifelhaft erscheinen.

Die Regierung hat Indalecio Leivano unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Kongress die Konzession für die „Nordbahn" ertheilt. Die vorliegenden Nachrichten lassen nicht erkennen, was dies für eine Linie ist, doch scheint es die längst geplante Verbindung von Bogota mit einem Hafen des Karaibischen Meeres zu sein.

Die Linie Puerto-Villamizar-Tamaleque sollte anfangs November v. J. dem Betriebe übergeben werden; dadurch wird der Verkehr zwischen Cucuta (in der Provinz Santander nahe der Grenze von Venezuela gelegen) und der Provinz Magdalena sehr erleichtert werden.

Nach einem dem Kongress auf Veranlassung des Finanzministers vorgelegten Gesetzentwurf sollen künftig alle Verträge, betreffend Eisenbahnen und andere öffentliche Arbeiten, der Genehmigung seitens des Kongresses bedürfen.

Costa Rica.

Anfangs d. J. ist eine Bahn von Tegurigalpa nach dem Hafen San Lorenzo dem Betriebe übergeben worden.

San Salvador.

Die Regierung von San Salvador nahm im Juli 1889 in London eine Anleihe von 300 000 £ auf, von denen 183 300 £ zur Entschädigung der Acajutla-Eisenbahngesellschaft für Ueberlassung der Linie Acajutla-Sonsonate dienten, während 64 200 £ zur Verlängerung dieser Linie von Sonsonate bis San Salvador bestimmt wurden; von dieser Verlängerung ist Mitt v. J. die Theilstrecke Ateos-Guarumal dem Betriebe übergeben worden. Die genannte Anleihe hat Hypothekenrecht auf ¾ der Linie Acajutla-Sonsonate sowie auf die ganze Linie Sonsonate San Salvador.

Im Juni v. J. hat die Regierung mit der Firma Perry Cutbill, de Lungo & Cie. einen ferneren Vertrag, betreffend den Bau einer Bahn von La Union nach San Miguel, abgeschlossen.

San Domingo.

Die Regierung der Republik San Domingo hat auf Grund der Gesetze vom 14. Mai und 8. September v. J. zum Bau der Central-Dominikanischen Staatsbahn (Puerto-Plata-Santiago-de-los-Caballeros) eine Anleihe von 900 000 £, welche mit 6 % zu verzinsen und spätestens in 56 Jahren zu tilgen ist, geschaffen und am 11. November v. J. in 4 500 Stücken von je 100 und in 22 500 Stücken von je 20 £ in Brüssel, Antwerpen, Amsterdam, Hamburg und mehreren Orten der Schweiz zum Kurse von 77 zur Zeichnung auflegen lassen.

Aus den der Zeichnungseinladung beigegebenen Darlegungen geht folgendes hervor: Durch Anleihevertrag vom 27. Juli 1888 wurde behufs Sicherstellung der Verzinsung jener Anleihe eine Kasse eingesetzt, welche regelmässig die Zolleinnahmen der Republik empfängt und nur den Ueberschuss über den Anleihedienst an die Regierung abgibt. Der jährliche Dienst der Anleihe von 1888 erfordert etwa 55 645 £, derjenige der jetzt begebenen Anleihe etwa 57 000 £, zusammen 112 645 £ (2 252 900 ℳ); die Zolleinnahme des ganzen Jahres 1889 betrug 1 553 000 Piaster (5 896 800 ℳ), diejenige der ersten neun Monate des Jahres 1890 1 257 000 Piaster (4 776 600 ℳ) gegen nur 1 141 000 Piaster (8 335 800 ℳ) im gleichen Zeitraum von 1889.

Der Kongress hat durch Gesetz vom 14. Mai v. J., um den Schuldverschreibungen der Central-Dominikanischen Eisenbahn noch eine besondere Bürgschaft zu geben, eine am 1. Juni v. J. in Kraft getretene Erhöhung der Einfuhrzölle um 9% beschlossen, wodurch die Zolleinnahmen auf 2 Millionen Piaster (7,2 Millionen Mark) gebracht werden dürften.

Bei Veranschlagung der Einnahmen ist man davon ausgegangen, dass bei der jetzigen Beförderung auf dem Rücken von Mauleseln zur Ausfuhr 203 000 Ctr. (davon 110 000 Ctr. Tabak), zur Einfuhr 175 000 Ctr., zusammen also 378 000 Ctr. zur Verfrachtung gelangen. Bei der Mauleselbeförderung sind je nach der Jahreszeit 3 bis 6 Piaster für 100 kg zu bezahlen; unter Zugrundelegung von nur 3 Piaster für 100 kg und unter Annahme einer Einnahme aus dem Personenverkehr von 50 000 ℒ würde der Eisenbahn selbst ohne Steigerung des Verkehrs eine jährliche Betriebseinnahme von 617 000 ℒ in Aussicht stehen.

Santiago-de-los-Caballeros liegt im Mittelpunkt der reichsten Provinz der Republik, wo viele Bodenerzeugnisse wegen der Schwierigkeit und Kostspieligkeit der Beförderung verderben, während Puerto-Plata der bestgelegene Hafen ist, um dieser Ausfuhr die ganze Ausdehnung, deren sie fähig ist, zu geben. Daraus geht hervor, dass die Eisenbahn nicht nur zur Vermehrung der schon jetzt bestehenden Ausfuhr beitragen, sondern auch eine stärkere Bodenausnutzung in diesem Theile der Republik befördern wird. Deshalb haben auch die berufenen Vertreter von San Domingo nicht gezögert, alle erforderlichen Bürgschaften zu bewilligen, um die Ausführung dieser Staatsbahn zu sichern.

Urtheile des Reichsgerichts.

Verantwortlichkeit für die Einrichtung des Büreaus bei Verletzung eines Bediensteten. Der Kläger hat am 4. Mai 1886, während er als Kanzleigehilfe an den oberen Fächern eines zur Aufbewahrung von Registern dienenden Repositoriums beschäftigt war, Verletzungen dadurch erlitten, dass das Repositorium umstürzte und ihm mit den darin befindlichen Registerbänden auf den Leib fiel. Er ist infolge der Verletzungen arbeitsunfähig geworden und verlangte, nachdem seine Pensionirung erfolgt war, von dem Beklagten Schadensersatz mit der Behauptung, dass das Umstürzen des Repositoriums durch dessen mangelhafte Befestigung herbeigeführt, und dass der Beklagte für den entstandenen Schaden wegen von ihm zu vertretender Versehen verantwortlich sei.

Beide Vorinstanzen haben jedoch auf Abweisung der Klage erkannt und hat auch das Reichsgericht auf eingelegte Revision den Kläger abgewiesen.

Aus den Entscheidungsgründen. Bei der Frage nach dem Vorhandensein eines vertretbaren Versehens geht das Berufungsgericht davon aus, dass der Beklagte für ein etwaiges Versehen des sachverständigen Handwerkers, welcher die Befestigung des umgestürzten Repositoriums ausgeführt hat, nicht verantwortlich ist. Dagegen findet die Revision, abweichend von der Vorinstanz, ein von dem Beklagten zu vertretendes Versehen des Bauraths darin, dass derselbe die Prüfung der von ihm angeordneten Befestigung unterlassen hat. Dieser Auffassung kann indessen, mag man den Entschädigungsanspruch des Klägers als einen kontraktlichen oder als einen ausserkontraktlichen ansehen, nicht beigetreten werden.

Dass der Beklagte wie jeder Arbeitgeber oder Prinzipal die Verpflichtung hat, für ungefährdete und ungefährliche Arbeitsräume Sorge zu tragen, ist der Revision zuzugeben und wird auch von dem Berufungsgerichte nicht verkannt. Nach dessen Annahme hat aber der Beklagte dieser Verpflichtung in Ansehung des Repositoriums dadurch genügt, dass er einen sachverständigen Handwerker mit der Aufstellung beauftragte. Eine Gesetzesverletzung ist hierin nicht zu erkennen. Denn rechtsgrundsätzlich lässt sich nicht behaupten, dass der Arbeitgeber oder Prinzipal jede Einrichtung in den Arbeitsräumen, welche den von ihm beschäftigten Personen Gefahr bringen könnte, auch wenn sie von einem qualifizirten Sachverständigen ausgeführt ist, noch besonders auf ihre Ungefährlichkeit selbst prüfen oder beim Mangel der erforderlichen Sachkenntniss durch einen anderen Sachverständigen prüfen lassen müsse. Vielmehr ist in jedem einzelnen Falle nach den konkreten Umständen — der Art der Einrichtung, der Wahrscheinlichkeit einer Gefahr usw. — zu entscheiden, ob der Prinzipal sich mit der Beauftragung eines geeigneten Sachverständigen begnügen durfte oder aber zu einer Kontrole und demnächstigen Prüfung der vorgenommenen Einrichtung verpflichtet war. Wenn nun hier das Oberlandesgericht zu der Ueberzeugung gelangt ist, dass der beklagte Fiskus sich — ebenso wie ein Privater im gleichen Falle — auf die Tüchtigkeit des angenommenen Handwerkers verlassen und sich ordnungsmässig auf die Konstatirung der Ausführung der Arbeit beschränken durfte, dagegen Dritten, namentlich auch dem Kläger, gegenüber nicht verpflichtet war, durch seinen Bauverständigen die Art der Befestigung des Repositoriums noch besonders prüfen zu lassen, so lässt sich diese auf thatsächlicher Beurtheilung beruhende Auffassung in der Revisionsinstanz nicht beanstanden. Dass an die Diligenz des Fiskus in betreff der überwiesenen Arbeitsräume und Einrichtungsgegegenstände höhere Anforderungen zu stellen seien als an die anderer Arbeitgeber, ist weder aus den Vorschriften des Titel 6 Theil I des Allgemeinen Landrechts noch aus den Grundsätzen über den Dienstmiethevertrag, noch endlich aus den Bestimmungen über die Rechte und Pflichten der Staatsbeamten abzuleiten.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 16. Juni 1890 in der Sache G. w. Fiskus.)

Kartenwerke.

Eisenbahn- und Post-Kommunikationskarte von Oesterreich-Ungarn und dessen Nebenländern. Im Verlag von Artaria & Co., Wien I., Kohlmarkt 9. Preis gefalzt in Karton 2 *M.*

Diese zu Anfang jeden Jahres erscheinende Karte liegt wieder in neuer revidirter Ausgabe für 1891 vor und gibt in klarer und übersichtlicher Weise Auskunft über alle im Jahre 1890 erfolgten Veränderungen im Stande des Eisenbahnnetzes der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Auf Grund dieser Karte ist es ein Leichtes, sich sofort in zuverlässiger Weise hinsichtlich der im Betrieb und im Bau befindlichen Linien, über die Kilometerdistanzen und die Betriebsgebiete der verschiedenen Bahngesellschaften sowie auch über die Personen-, Post- und Dampfschiffrouten zu informiren. Auch ist durch Ausdehnung der Karte gegen Süden und Osten das Bahnnetz der nördlichen Balkanstaaten bis Konstantinopel und Italiens bis Rom einbezogen. — Die hochentwickelten Kommunikationen des nördlichen Böhmens sind behufs grösserer Deutlichkeit noch durch eine separate Karte in grösserem Maassstabe klar veranschaulicht und überdies die Umgebung von Wien und Budapest sowie die Eisenbahn-Hauptrouten Mitteleuropas durch spezielle Kärtchen dargestellt. — Der Zonentarif der Oesterreichischen sowie der Ungarischen Staatsbahnen wird durch 2 Tabellen erläutert.

Uebersichtskarte der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen mit einem alphabetischen Stationsverzeichniss, gezeichnet und herausgegeben von Otto Hoffmann, Königlichem Sekretär bei der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. Selbstverlag. Herbst 1890.

Auf dieser fleissig ausgearbeiteten Uebersichtskarte, welche das ganze Bayerische Eisenbahnnetz darstellt, sind die Gebiete der Ober-Bahnämter durch Farben auseinander gehalten. Bei jeder Station ist durch Zeichen angegeben, ob dort ein Bahnamt oder Post- und Bahnamt, eine Post- und Bahnverwaltung, eine Bahn- bezw. Post- und Bahnexpedition sich befindet, ebenso die Haltestellen und Halteplätze. Desgleichen sind die Sitze der Lokal-Betriebsleitungen und der Eisenbahn-Bausektionen, der Betriebswerkstätten und Restaurationen durch Zeichen kenntlich gemacht. Weiter ist durch Buchstaben angedeutet, ob und in welcher Richtung beschränkter Güterdienst und Postabfertigung auf den Haltestellen stattfindet.

Was die Bahnlinien anlangt, werden doppelgeleisige Bahnen, Bahnen untergeordneter Bedeutung, Lokalbahnen und im Bau begriffene oder zum Bau genehmigte Linien unterschieden. Die Entfernungen der Stationen von den gleichnamigen Orten sind in Wegkilometern, jene von Station zu Station in Tarifkilometern angegeben.

Verschiedenes.

Luxuswagen auf den Belgischen Staatsbahnen.

Die Verwaltung der Belgischen Staatsbahnen lässt seit kurzem auf der Vesdrelinie Versuche mit einem in Mecheln angefertigten, für den internationalen Verkehr bestimmten Prachtwagen neuester Bauart anstellen. Der Wagen ist bedeutend höher, länger und breiter, als die bisher in Belgien gebräuchlichen, weicht von diesen auch in seiner inneren Einrichtung wesentlich ab und kostet 43 000 Frcs. Die Vesdrelinie wurde zum Versuche deshalb gewählt, weil die Verwaltung sich überzeugen wollte, ob die Grössenverhältnisse des neuen Wagens den auf dieser Strecke befindlichen zahlreichen Tunnels usw. in jeder Beziehung entsprechen. Bei günstigem Ausfalle der Probe soll die neue Wagenart sofort auf den Linien Ostende-Berlin und Brüssel-Namur-Luxemburg eingeführt werden.

China.

Nach Mittheilungen, die dem Französischen Handels- und Kolonialminister aus Peking zugegangen und im Moniteur officiel du commerce veröffentlicht sind, ist der Bau zweier Eisenbahnen von Hankëu nach Peking und von Peking nach

der Russischen Grenze beschlossen; die Anlagekosten für jede dieser Bahnen sind auf annähernd 500 000 000 Frcs. veranschlagt. Mit den ziemlich zahlreichen Bewerbern wird nach dieser Quelle die Chinesische Regierung schwerlich ein Einverständniss erzielen und dadurch die Französische gewerbliche Gruppe in Tientsin freies Feld bekommen. (Vgl. auch Nr. 66 S. 661 des laufenden Jahrg. d. Ztg.)

Eine Eisenbahnkirche.

Der Bischof W. D. Walker von der Episkopalkirche in Nord Dacota hat ein auf Eisenbahnschienen fahrbares Gotteshaus erbauen lassen, in welchem er seine weit ausgedehnte Diözese bereist. Der Wagen geht von Station zu Station und wird auf denjenigen Bahnhöfen, in deren Nähe Kirchen nicht vorhanden sind, in ein Nebengeleis gestellt, wo dann Gottesdienst abgehalten wird. Die wandelnde Kirche soll eine ansehnliche Zahl von Gläubigen aufnehmen können.

Hierbei ist zu bemerken, dass die Russen bereits vor etwa 2 Jahren den gleichen Gedanken bei der Transkaspischen Bahn verwirklicht, auch eine fahrbare Schule eingerichtet haben.

Serves' gerippte Heizrohre.

Serves schlägt vor, die Heizröhren in den Dampfkesseln durch Anbringung von im Innern längslaufenden Rippen zu vergrössern. Die bisher mit solchen Röhren angestellten Versuche sollen überraschend günstige Ergebnisse geliefert haben. Nach dem „Railroad and Engineering Journal“ sind unlängst zu Sheffield in England zwei genau gleiche Dampfkessel, von denen der eine mit glatten, der andere mit gerippten Röhren gebaut war, unter genau gleichen Umständen vergleichenden Prüfungen unterzogen worden. Bei dem letzteren Kessel wurde eine Ersparniss von 14—16 % an Brennmaterial erzielt. Bei einer 12 stündigen Probe wurde mit 1 kg Kohlen bei den gerippten Röhren eine Verdampfung von 11,03 kg Wasser, bei den glatten Röhren dagegen nur eine solche von 9.5 kg erzielt. Die neuen Röhren sollen in Frankreich und in Glasgow bei einer Reihe von Schiffskesseln zur Anwendung gekommen sein. Die Paris-Lyon und Mittelmeerbahn soll beabsichtigen 40 ihrer Lokomotiven mit Serves' Röhren zu versehen.

Personalnachrichten.

Preussen.

Der Geheime Baurath Wichert, vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, ist an Stelle des aus Anlass seiner bevorstehenden Versetzung in den Ruhestand ausgeschiedenen Wirklichen Geheimen Ober-Bauraths Schwedler zum Mitgliede der Königlichen Kommission zur Beaufsichtigung der technischen Versuchsanstalten ernannt worden.

Preussische Staatsbahnen.

Ueberweisungen und Neueinberufungen:

Der Regierungsassessor Kindermann in Erfurt ist der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin zur weiteren Beschäftigung überwiesen worden.

Der Regierungs-Baumeister Feddersen in Berlin ist dem Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin zur Beschäftigung zugetheilt und dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) überwiesen, ferner der Regierungs-Baumeister Grund in Berlin für eine Baumeister-Stellung angenommen und bei diesem Betriebsamt zur weiteren Beschäftigung belassen worden.

Versetzt sind:

Die Regierungs-Baumeister Rittershausen hierselbst aus der hiesigen Hauptwerkstatt in das maschinentechnische Büreau hierselbst, Teuscher hierselbst aus dem letzteren in die hiesige Hauptwerkstatt, Kaule in Weisswasser nach Forst, Peters in Döbern nach Weisswasser und Beckmann hierselbst zum Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) hierselbst.

Württembergische Staatsbahnen.

Der Bauinspektor, tit. Baurath von Misani, Kollegial-Hilfsarbeiter bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, ist auf die erledigte Stelle eines Bauraths bei dieser Generaldirektion und der Abtheilungsingenieur, tit. Bauinspektor Knoll mit der stellvertretungsweisen Wahrnehmung des Betriebs-Bauamts Heidenheim betraut, auf die erledigte Stelle eines Betriebs-Bauinspektors in Heidenheim befördert worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Der Verkehr auf diesseitiger Strecke Blankenburg-Tanne ist seit gestern auf einige Zeit infolge Schneeverwehungen eingestellt.

Blankenburg, Harz, den 7. Januar 1891
Die Direktion (74)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.
A. Schneider.

2. Güterverkehr.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Am 10. Januar 1891 tritt der Nachtrag I zu Heft Nr. 3 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgütertarifs in Kraft. Dieser von den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangende Nachtrag enthält Ausnahmetarifsätze für Wegebaumaterialien.

Dresden, am 5. Januar 1891. (75)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Altona - Erfurt. Vom 15. Januar 1891 ab findet der Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel, Erden, Kartoffeln usw. und Rüben usw. auch im Verkehr mit den Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 6. Januar 1891. (76)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum diesseitigen Lokalgütertarif vom 1. Juli 1890 ist der Nachtrag 2 vom 1. Januar 1891 herausgegeben, welcher Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften und der Anschlussfrachtsätze für Ladestellen, sowie Aenderungen der Kilometertariftabelle und zu den Ausnahmetarifen 4 und 6 enthält.

Geringfügige Erhöhungen treten vom 15. Februar 1891 ab in Wirksamkeit.

Der Nachtrag ist durch die Güterexpeditionen zu beziehen.

Schwerin, den 5. Januar 1891. (77)
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Am 15. Januar 1891 tritt für die Beförderung von gewöhnlicher Thonerde, lose oder in Säcken verladen, in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg, zwischen Tschernowitz (B. E. B.) und Schwarzenberg (S. St. B.) ein Frachtsatz von 0,41 *M.* für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 9. Januar 1891. (78)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. d. Mts. sind für die Staatsbahnverkehre Hannover- und Oldenburg-Erfurt die Tarifnachträge 21 und 20 in Kraft getreten.

Dieselben sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 4. Januar 1891. (79)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Güterverkehr. Vom 5. Januar d. J. ab bis auf weiteres kommen für die Artikel Baumöl in Fässern, getrocknete Früchte, Kaffee, Reis und Syrup in Wagenladungen von 5 000 kg von Hamburg nach Lübeck, wenn solche demnächst von hier zu den zur Einführung gelangenden herabgesetzten Schiffsfrachten zur Wiederausfuhr nach Finnland gelangen, ermässigte Frachtsätze im Rückerstattungswege zur Anwendung.

Die Ermässigungen und die Bedingungen, unter welchen solche gewährt werden, sind bei unseren Güterverwaltungen zu Hamburg und Lübeck zu erfahren.

Lübeck, den 5. Januar 1891. (80)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Die in dem Nachtrag I zu dem Gütertarifheft C III enthaltenen Tarifkilometer für den Verkehr zwischen den Stationen Hösel, Kettwig, Ratingen B. M. und Werden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und den Stationen Frankfurt H. L. B., Frankfurt (Ostbahnhof), Hanau (Ostbahnhof), Hanau (Westbahnhof) und Höchst a/M. der Hessischen Ludwigsbahn andererseits treten am 10. Januar 1891 in Kraft.

Köln, den 7. Januar 1891. (81)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch) - Berlin. Am 15. Januar 1891 gelangt ein Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält u. a. die Aufnahme der Stationen Birten, Goch, Hassum, Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn in den Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch) - Berlin. Druckexemplare des Nachtrages werden den Inhabern des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, im Januar 1891. (82 M G)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. IV.)

Nr. 1. Jahrgang 1891. Berlin, am 10. Januar 1891.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 6. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	4	1	Sack	Holzspunde —	14	1	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
2	A	450	1	—	Blumentischeinsatz —	0,5	2	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	Ursprungsversenderin: Kalmar Boblin; Fabrik Kalmar.
3	A	904, 894, 906, 899	4	Ballen	hölzerne Spulen —	308	3	Heidelberg	Badische Stsb.	
4	A B	301	1	Sack	Erbsen —	100	4	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
5	A L	805	1	Kiste	Porzellan —	77	5	Düsseldorf	"	
6	A M	—	1	Sack	Gries —	100	6	Unna	"	
7	A R H	10/11	2	Fässer	Eisenschrott —	494	7	Elberfeld	"	
8	B	—	1	—	Gusstheil (Metallring)	1,5	8	Neckarhausen	Württemb. Stsb.	
9	B N	4715	1	Kiste	unbekannt —	47	9	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
10	B R	17	1	Sack	Hanf —	12	10	Efringen-Kirchau	Badische Stsb.	
11	C	926	1	Kiste	Gemälde —	20	11	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
12	C B	—	1	Sack	Kleider —	26	12	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
13	C B	390	1	Fass	Petroleum —	180	13	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
14	C E C W	—	1	Stück	Schrotleiter —	—	14	Metz	Elsass-Lothring.	
15	C N	50	1	Kiste	Eisenwaaren —	132	15	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
16	E	53	1	Sack	Emballage —	65	16	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
17	E Cie.	3	1	Rolle	Hopfensäcke —	18	17	Crailsheim	Württemb. Stsb.	
18	E G	6562	1	Kiste	leer —	22	18	Uelzen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Leipzig.
19	E P	1092	1	"	Flaschen —	18	19	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
20	E S	419	1	in gelbem Papier	scheint ein leerer neuer Reisekoffer zu sein	15	20	Carthaus	K. E.-D. Bromberg	
21	E W	28991	1	Sack	Reis —	113	21	Mehlsack	"	
22	F A, △, —, R S	8784, 10853, 6527, 76138	4	Kisten	leer —	54	22	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
23	F G J	—	1	Ballen	Juteleinen —	32	23	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
24	F M F	1311	1	Fass	Schrauben —	12	24	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
25	F N	870	1	Kiste	unbekannt —	37	25	Berlin L. B.	K. E.-D. Magdeburg	
26	F S	32	1	"	Kaffeemühlen —	25	26	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
27	F Sch	—	2	Pack	Papierwaaren —	40	27	Münchberg	Bayerische Stsb.	
28	F W A	4926	1	Kiste	— —	25	28	Augsburg	"	bez.: Memmingen-Augsburg.
29	G	40	2	Kolli	Ofentheile —	—	29	Oberndorf-Schw.	"	ein Aschenkasten mit Schublade.
30	G II	—	1	—	Bettrahmen —	12	30	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
31	G III	10	1	in Sackleinen verp.	ansch. Kiste —	5,5	31	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
32	G E	2312	1	Strohpacket	Bäume —	13	32	Fürth	Bayerische Stsb.	signirt: Fürth.
33	G P	4556	1	Kiste	Büchsen mit Farben	56	33	München C.-B.	"	
34	G S	26219	1	Pack	Blechtafel —	—	34	Hassfurt	"	
35	H	64/5	2	"	Papier —	34	35	Kettwig	K. E.-D. Elberfeld	
36	H	—	1	—	Kinderstuhl —	10	36	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
37	H	—	1	Korb	Citronen —	19	37	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
38	H E	—	2	—	Pflugschaare —	8	38	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
39	H K	854	1	Kiste	Porzellan —	15	39	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
40	H N	8770/71	2	Kisten	? —	153	40	Aachen	Linksrh. Köln	
41	H S	—	1	Rupfen	1 Bund — 2 Stück Futterschneidemesser	1,5	41	Lauingen	Bayerische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
42	H W	—	1	—	eis. Hafen	4	42	München C. B.	Bayerische Stsb.	
43	H W W	—	1	Kiste	Steine	130	43	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
44	J B	8057	1	Fass	leer	—	44	Wittenberge	K. E.-D. Altona	Wittenberge.
45	J B	—	1	Kiste	ansch. Glassachen	21	45	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	alte Aufschrift: Braunschweig 2799.
46	J C	1	1	„	?	27.5	46	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
47	J F	50	1	„	Tafelwaagen (Marmorplatten)	39	47	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
48	J J	4113	1	„	?	—	48	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Stockholm-Hamburg H.
49	J J	4113	1	„	?	—	49	„	„	Stockholm-Hamburg H. Eilgut.
50	J K	3	1	Sack	leere Säcke	25	50	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
51	K A	2466	1	Kiste	—	49	51	Oberndorf-Schw.	Bayerische Stsb.	mit Kreide „Erfurt“ beschr.
52	K D	393	1	Ballen	?	43,5	52	Lübtheen	Meckl. Friedr. Frzb.	
53	K H	4762	1	Sack	Pflaumen	47	53	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
54	L	5221	1	Kiste	leer	7	54	Thorn	„	
55	L	15	1	—	Pultkasten	15.5	55	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
56	L M	716	1	Ballot	Teppiche	14	56	Ostrach	Württemb. Stsb.	
57	L M G	210	1	Korb	?	26	57	Kattowitz Oberschl. Bhf.	K. E.-D. Breslau	
58	M	5951	1	Fass	Farberde	—	58	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
59	M E	541	1	Sack	Bohnen	65	59	Werden	„	
60	M H	270	1	Koffer	Kleider?	48	60	Augsburg	Bayerische Stsb.	
61	M W	8925	1	Ballen	ansch. Baumwollwaaren	70	61	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	beschr. M.-Gladbach.
62	O	6180	1	Kiste	alte Kleider	103	62	München C. B.	Bayerische Stsb.	
63	O	—	1	—	Ofenrohr von Blech	2	63	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
64	O G	—	1	—	Wandregal	2	64	„	„	bei Bodenrevision.
65	O S	6241	1	Ballen	Tabak	104	65	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
66	P	70	1	Kiste	Cigarren	48	66	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
67	P	380	1	„	Eisenwaaren	20	67	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	Nürnberg beschr.
68	P B	115	1	Sack	Eicheln	59	68	Kufstein	„	
69	P L M	20196	1	—	Cache (Decke)	—	69	Esslingen	Württemb. Stsb.	
70	P S	77	1	Kübel	Wagenfett	36	70	Münchberg	Bayerische Stsb.	
71	Q	850	1	Kiste	—	15	71	Oberndorf-Schw.	„	*)
72	R L	6339	1	Korb	leere Flaschen	23	72	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
73	R L	6340	1	Kiste	leere Flaschen	13	73	„	„	
74	S	25694	1	Sack	Kaffee	24	74	Münchberg	Bayerische Stsb.	
75	Sch u. Co.	5734/5	2	—	Maschinentheile	315	75	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
76	S F	5778	1	Kiste	Baumwollwaaren	—	76	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
77	S S	345	1	„	Lampen	21	77	„	„	
78	S V	—	1	Fass	leere Säcke	26	78	Mühldorf	Bayerische Stsb.	**)
79	S W	3362	1	„	Thonmehl	101	79	Breslau Oderth.-Bhf.	K. E.-D. Breslau	
80	T H	1160	1	Kiste	leer	—	80	Berlin H. B.	K. E.-D. Altona	
81	Th G	144	1	—	neue Brückenwaage	33	81	„	„	beschr.: Pritzwalk.
82	T S	680	1	Säckchen	Werg	4,5	82	Esslingen	Württemb. Stsb.	
83	V	2	1	Ballen	Emballage	95	83	Altmünsterol	Elsass-Lothring.	
84	V	I	2	—	Gasrohre (2,60 m lg.)	20	84	Neuwegersleben	K. E.-D. Magdeburg	
85	W	1/9	9	Fässer	leer	198	85	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
86	W A	12	1	Kiste	ansch. Gemälde	17	86	Heilbronn	Württemb. Stsb.	
87	W W	6512	1	Fass	Lack oder Farbe	124	87	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
88	W Z	256	1	Kiste	Absatzflecke	54	88	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
89	Adler & Bar Heilbronn	—	1	—	grüne Haut	35	89	München C. B.	Bayerische Stsb.	nach Heilbronn gesandt.
90	A. Hennings	—	1	Marin sack	Kleider	24	90	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
91	Hannover	179	1	—	Plan	—	91	Schweningen	K. E.-D. Magdeburg	
92	Hirsch Söhne Mannheim	—	1	—	Decke	—	92	Simbach	Bayerische Stsb.	
93	B. Jaron	29	1	Milchkanne	leer	5	93	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
94	Koppenhöfer	128	1	Bierfass	leer	15	94	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
95	Pschorr	21943 2580	1	Fässer	leer	33	95	Berlin H. B.	K. E.-D. Altona	
96	T. Smyrna	—	1	Sack	Gerbstoff	80	96	Radolfzell	Badische Stsb.	

*) Starnberg bezettelt und Zielenzig beschr. Kiste trägt auch einen unleserlichen Zettel mit dem grossen Bad. Stempel.
**) V. S. München C., Bruchberg-München C. B. bezettelt.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
97	N. Weizmann	—	1	Bund	Stahl	25	97	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
98	Wilhelmshütte b. Sprottau	—	1	—	eis. Kessel	21	98	„	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
99	—	11	1	—	Zuckerhut	13	99	Neuötting	Bayerische Stsb.	
100	—	20	1	Bund	eis. Stangen m. Schrauben	10	100	Oberndorf-Schw.	„	Saargemünd bezettelt.
101	—	24	1	Kübel	Margarine	17	101	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
102	—	128	1	—	Velociped	20	102	Colmar	Elsass-Lothring.	
103	—	214	1	Bierfass	leer	16	103	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
104	—	243	1	Kübel	Margarine	17,5	104	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
105	—	425	1	Ballen	Hopfen	138	105	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
106	—	877 I	1	Matrosensack	Kleidungsstücke	—	106	Gnesen Gep.-Abf.	K. E.-D. Bromberg	
107	—	902	1	Petrol.-Fass	leer	—	107	Benfeld	Elsass-Lothring.	
108	—	3131	2	—	Pflugschaare	6	108	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	Eierkiste m. Latten.
109	—	4842	1	Kiste	leer	25	109	München C. C.	Bayerische Stsb.	
110	—	5798	1	„	Gebetbücher	16	110	Sulz a/Neckar	Württemb. Stsb.	
111	—	18264	1	„	Streichhölzer	33	111	Coblenz Rh.	Linksrh. Köln	
112	—	75442/43	2	Kisten	—	—	112	Neumarkt	Bayerische Stsb.	
113	—	80970/4	4	„	—	—	113	„	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
114	gelb. Strich	—	1	—	Stange Eisen	7	114	Schönburg	Meckl. Friedr. Frzb.	
115	× ×	—	1	Korb	Kleider	38	115	Armberg	K. E.-D. Elberfeld	
116	× roth	—	1	—	Eisenschiene	101	116	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
117	weiss +	—	1	Pack	Eisenwaaren	8	117	Fürth	Bayerische Stsb.	
118	H	11226	1	Ballen	gefüllt	56	118	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
119	S	1527	1	Kiste	feiner Draht	58	119	Bremen	K. E.-D. Hannover	*)
120	2/45	8404	1	„	Schuhwaaren	34	120	Müncheberg	Bayerische Stsb.	
121	GS	38915	1	Ballen	unbekannt	26	121	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
122	A/H	—	1	Gebinde	Butter	58	122	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	Flensburg-Altona-Ottensen.
123	K	2030	1	Fass	?	56	123	Wesselburen	„	
124	B	1331	1	Kiste	?	—	124	Immendingen	Württemb. Stsb.	Greiz im Voigtland signirt.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
125	—	—	1	Partie	eis. Ausrüstungsgegenstände	—	125	Berlin H. B.	K. E.-D. Altona	
126	—	—	1	Pack	Auswanderergut	38	126	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
127	—	—	1	Bund	Bandeisen	26	127	„	„	
128	—	—	24	—	gelochte Bleche	18	128	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
129	—	—	1	—	eis. alte Brechstange	10,5	129	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
130	—	—	1	—	eis. Konstruktionstheil. aus Schienen hergestellt, in nachst. Form:	96	130	Porta	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gef., ansch. zum Brückenbau dienend.
131	—	—	2 1	Rollen —	alte Decken neue Schaufel	—	131	Oberndorf-Schw.	Bayerische Stsb.	
132	—	—	1	Rolle	Draht	19	132	Minden	K. E.-D. Hannover	
133	—	—	5	—	Eisenmasseln	297	133	Rottweiler	Elsass-Lothring.	
134	—	—	1	—	Eisentheil	6,5	134	Hagenow	K. E.-D. Altona	
135	—	—	1	Sack	Georginenwurzelknollen	31	135	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	

*) Beschr.: Bergen op Zoom. Die einzelnen Packete tragen die Aufschrift: „Stahl-Industrie Roeslau im Fichtelgebirge."

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
136	—	—	1	Bd.	Haken u. Schlüssel	3	136	Reutlingen	Württemb. Stsb.	
137	—	—	1	Henkelkorb	leer —	3	137	Harburg	K. E.-D. Hannover	
138	—	—	11	—	Holztheile mit Rollen Eisendraht	—	138	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
139	—	—	1	rother Koffer	— —	25	139	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
140	—	—	1	—	Kurbel von einer Maschine	3,5	140	Glatz O.-S. Bhf.	„	
141	—	—	1	Ballen	Lumpen —	26	141	Colmar	Elsass-Lothring.	
142	—	—	1	Bd	kleine Maschinentheile	3	142	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
143	—	—	1	Pack	Packtuch —	34	143	Saaralben	Elsass-Lothring.	
144	—	—	6	Petrol.-Fässer	leer —	210	144	Penig	Sächsische Stsb.	
145	—	—	1	—	Rangirtafel (vorsichtig rangiren)	—	145	Augsburg	Bayerische Stsb.	
146	—	—	1	Sack	Rübensamen —	51	146	Naensen	K. E.-D. Magdeburg	
147	—	—	1	Bund	Rundeisen —	56	147	Hochfelden	Elsass-Lothring.	
148	—	—	1	Sack	alte leere Säcke —	40	148	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
149	—	—	1	—	Schaufeln —	1	149	Basel	Elsass-Lothring.	
150	—	—	1	—	schwarzes Schloss ohne Schlüssel	—	150	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
151	—	—	1	Korb	Schuhe mit Holzsohlen	61	151	Wülfrath	K. E.-D. Elberfeld	
152	—	—	1	Pack	Sensen —	15	152	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
153	—	—	1	—	Staubdeckel -	—	153	Bamberg	Bayerische Stsb.	
154	—	—	1	Kiste	feuerfeste Steine —	32	154	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
155	—	—	1	Pack	3 Stühle mit Rohrsitz	8	155	Solingen Süd	„	
156	—	—	1	Korb	Thürdrücker —	20	156	Düsseldorf	„	
157	—	—	1	—	eis. Tragfeder —	53	157	Hannover Eilg.-Exped.	K. E.-D. Hannover	
158	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	158	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
159	—	—	1	—	Wagendecke mit Messingringen	29	159	Hof	Sächsische Stsb.	im Wagen 3044 K. S. vorgef.
160	—	—	1	Bund	Wagenfedern —	28	160	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
161	—	—	1	Kiste	Welle von Messing —	28	161	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
162	—	—	1	—	Wiegenpferd —	5	162	Ebingen	Württemb. Stsb.	

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Elbeumschlags-Verkehr. Für Pflaumen Serbischer und Bulgarischer Provenienz treten 3 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende 1891 in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen transit von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Korneuburg . . . . . ohne jede weitere Beschränkung der Destination;	2,03 ℳ
ferner bei Beschränkung der Destination für Hamburg . . .	1,76 „

Die Sendungen müssen nach den Bestimmungen und Sätzen des Donau-Umschlagstarifes mit Serbien via Korneuburg, giltig vom 15. V. 1888, zur Abfertigung gelangen.

Die Frachtsätze für Laube verstehen sich exkl. 12 Centimes Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 30. Dezember 1890. (83)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle des seitherigen Tarifs für den internationalen Rundreise-Verkehr zwischen Italien einerseits und Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und der Schweiz andererseits tritt am 1. April d. J. ein neuer Tarif mit theilweise erhöhten Fahrpreisen in Geltung.

Nähere Auskunft über letztere ertheilt auf Anfrage unser Tarifbüreau hier.

Vom gleichen Tage ab werden Anschluss-Fahrkarten von Berlin nach Ala über den Arlberg, sowie von Rosenheim nach Ala, Pontebba und Cormons wegen mangelnder Frequenz nicht mehr ausgegeben.

Strassburg, den 5. Januar 1891. (84)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4. Verdingungen

Die Lieferung verschiedener für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Geräthschaften soll vergeben werden, u. zwar:

1. Leinölfirniss,
2. Waterprooffirniss,
3. Terpentinöl, Französisches,
4. Gasöl (Braunkohlentheeröl),
5. Siccativ,
6. Spiritus,
7. Wagenlichte,
8. Hammerstiele von Hickoryholz,
9. Ruthenbesen,
10. Drehsessel, Rohr- und Holzstühle.

Lieferungsbedingungen mit zugehöriger Bedarfsnachweisung können unter genauer Angabe der Materialien, für welche sie gewünscht werden, gegen vorherige postfreie Einsendung von 20 ₰ Schreibgebühren für jede einzelne Nummer von der Unterzeichneten bezogen werden.

Lieferungs-Angebote sind bis zum 25. Januar d. J., Mittags 12 Uhr, anhier einzureichen.

Chemnitz, am 5. Januar 1891. (85JC)

Magazin-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

5. Verkauf von Altmaterialien

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin.

Am 23. Januar 1891, Mittags 12 Uhr, kommen in unserem Geschäftszimmer hierselbst — Lindenstrasse 19 — alte, auf den Bahnhöfen Pasewalk, Loecknitz und Greifswald lagernde Materialien, als Schienen, Kleineisenzeug, Herzstücke und sonstige Weichentheile, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen etc. im Wege des schriftlichen Angebots zum Verkauf. Angebote sind auf vorgeschriebenem Formulare, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Materialien“ bis zum obenbezeichneten Termine, in welchem die Eröffnung in Gegenwart der erschienenen Bieter erfolgen wird, portofrei an uns einzusenden. Die Bedingungen nebst Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien liegen während der Dienststunden in unserem Geschäftszimmer, in den Stationsbüreaus zu Pasewalk, Loecknitz und Greifswald und in der Börsenregistratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsicht aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Angebotformulare gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ von dem Büreauvorsteher Steindamm hier bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen.

Stettin, den 1. Januar 1891. (86)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Stettin-Stralsund.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW. Beuthstrasse 8.

Nr. 4. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. [illegible] handlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die [illegible] Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMA[illegible]
(Beuthstrasse 8 SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 3[illegible]

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 14. Januar 1891.

Inhalt:

Zur Kontrole der Fahrkarten auf Englischen Bahnen.

Bekanntlich ist die auf den Bahnen des Europäischen Festlandes übliche, Leben und Gesundheit der Beamten in Gefahr stellende Art der Fahrkartenprüfung längs des in voller Fahrt befindlichen Eisenbahnzuges in England nicht in Anwendung und in neuer Zeit dort nur für den Fall in Anregung gekommen, dass Wagen Amerikanischer Art, welche die Prüfung im Innern gestatten, allgemeinere Anwendung finden möchten. Zur Zeit erfolgt die Prüfung nicht allein im städtischen und Vorortverkehr, sondern auch durchweg im Fernverkehr während des Aufenthalts der Züge auf den Stationen und ferner nicht durch das Zugpersonal, sondern durch eigene Stationsbeamte, welche ticket collector oder ticket examiner heissen. Man hat zu unterscheiden zwischen der Prüfung am Zuge auf offenem Bahnsteig — wie vielfach im Fernverkehr — und der an geschlossenen, d. h. durch Schranken abgesperrten Bahnsteigen — wie stets im grossstädtischen Ortsverkehr. Auf den kleineren Stationen durchgehender Linien erfolgt die Prüfung der Karten in Anbetracht des sehr geringen Verkehrs wohl am Zuge, die Bahnsteige der Hauptbahnhöfe des Fernverkehrs sind dagegen meist offen. Doch können auch besondere Umstände Veranlassung geben, die Bahnsteige hier zeitweilig mittelst fahrbarer Schranken abzusperren, wie man dies beispielsweise auf dem Bahnhofe der London Chatham und Doverbahn in Dover sehen kann. Auf den Stationen mit geschlossenen Bahnsteigen der Fernlinien ist bei einigen Bahnen Vorsorge getroffen, dass auch die etwaigen Begleiter des Reisepublikums Zutritt zu den Steigen haben. In solchen Fällen werden besondere Bahnsteigkarten (platform tickets) verausgabt und hierdurch einer wirksameren Prüfung der Karten wesentlich Vorschub geleistet, insofern sich alle Personen an den Zu- und Abgängen ausweisen müssen. In dieser Beziehung gelten beispielsweise auf der Nordwestbahn folgende Vorschriften, wobei zu unterscheiden ist, ob die Karten an einer äusseren oder inneren Thür ausgegeben werden. Im ersten Fall sollen die Karten verhindern, dass eine Person die Station, im zweiten Falle den Bahnsteig ohne Abgabe ihres Passes, ihrer Fahr- oder Bahnsteigkarte verlässt. Die Einrichtung verhindert auch, dass ohne Karten ankommende Reisende auf einer Zwischenstation Karten lösen, ohne für die vorhergehende Strecke zu bezahlen. Jede Station hat 8 von 1 bis 8 numerirte Serien von Karten, jede Serie wieder fünf

Abtheilungen, welche die Buchstaben von A bis E tragen. An jedem der sieben Tage einer Woche wird eine andere Serie benutzt. Die achte Serie ist zu dem Zweck beigefügt, um für acht auf einander folgende Wochen an gleichnamigen Tagen eine verschiedene Serie in Gebrauch zu haben. Jeder Tag wird in fünf Zeiträume getheilt; für jeden ist eine besondere Kartenabtheilung mit den Buchstaben A bis E bestimmt. Hiernach können leicht diejenigen Reisenden, welche Karten mit anderen als den gerade gültigen Buchstaben abgeben, darüber zur Rede gestellt werden, wo sie die Zwischenzeit, sofern dieselbe über eine Stunde beträgt, zugebracht haben, denn es wird angenommen, dass sie inzwischen nach einer benachbarten Station und wieder zurückgefahren sein können. Die Bahnsteigkarten sind im Verwahr des Schalterbeamten, der sie den Vertheilungsstellen an der äusseren oder inneren Thür des Schalterraums zur Verfügung stellt. Jeder Reisende, welcher nicht Pass, Karte, Fahrberechtigungsschein, Freifahr- oder Fahrpreisermässigungsschein vorzeigt, erhält hier seine Bahnsteigkarte. Ebenso muss jede den Bahnsteig bezw. die Station verlassende Person eine Fahrberechtigung oder Steigkarte führen. Alle zum Kartenschalter kommenden Reisenden erhalten, wenn die Steigkarten aussen vertheilt werden, nur gegen Vorzeigen dieser Karten eine entsprechende Anzahl von Fahrkarten.

Auf den grossen Londoner Stationen, wo häufig Fern- und Ortsverkehr unter einem Dache abgefertigt werden, sind die Fernsteige durchweg offen, die dem Ortsverkehr dienenden Steige dagegen abgeschlossen. Das trefflichste Beispiel einer solchen Anlage bietet der in jeder Hinsicht mustergültige Bahnhof an der Liverpool-Strasse. Die Prüfung der Fahrkarten des abreisenden Publikums geschieht im übrigen im Fernverkehr allgemein am Zuge vor oder nach dem Einsteigen der Reisenden durch eine dem Verkehr entsprechende Zahl von Beamten, welche so vertheilt werden, dass jedem derselben ein oder mehrere Wagen — nicht einzelne Abtheilungen — überwiesen werden, da dies die Uebersicht erschweren würde. Die Prüfung vor dem Einsteigen bietet den Vortheil, dass die Zurückweisung derjenigen Personen, welche nach den Bestimmungen nicht befördert werden dürfen — trunkene oder mit ansteckenden Krankheiten behaftete Personen — erleichtert ist, die Prüfung nach dem Einsteigen verhindert dagegen, dass Reisende in höherer als der auf der Fahrkarte vermerkten Wagenklasse fahren. Mehrfach werden wohl die Thüren mit einem besonderen Dreikantschlüssel verriegelt gehalten und jedem zukommenden Reisenden neu geöffnet. Es ist selbstverständlich, dass dieser Fall bei geübtem Personal nicht gerade häufig ist, obwohl auf die Zweckmässigkeit des Verfahrens ausdrücklich hingewiesen wird. Im übrigen kommt es vor, dass Reisende, denen solches Verfahren unbequem ist, sich mit eigenen Dreikantschlüsseln die Thüren, insbesondere auch die der mit „bestellt“ bezeichneten Abtheilungen selbst öffnen. — Bei aussergewöhnlich starkem, eine ordnungsmässige Prüfung der Karten nicht zulassenden Verkehr bleibt wohl nichts anderes übrig, als den Zug möglichst schnell zu füllen, abzufahren und die Prüfung auf der nächsten Station vorzunehmen.

Auf Zwischenstationen findet bisweilen eine Revision des Zuges statt, welche den Reisenden durch den Ruf „Bitte die Fahrkarten“ („tickets please“) kundgegeben wird. Mitreisende Revisoren (travelling examiners oder collectors) sind selten; sie revidiren die Züge auf beliebigen Stationen, steigen auch in solche Abtheilungen ein, in denen sie Reisende ohne oder mit solchen niederer Fahrklasse vermuthen, was dann unterwegs genauer festgestellt wird.

Die Abnahme der Fahrkarten erfolgt bei offenen Bahnsteigen in seltenen Fällen wohl so, dass sämmtliche Thüren vorher mit dem Dreikantschlüssel verriegelt und später an den Bahnsteigen einzeln geöffnet werden. Viel häufiger werden die Ankunftssteige durch fahrbare Schranken mit Ausgangsthüren, an denen die Karten abgenommen werden, abgesperrt. Für den durchgehenden Verkehr zwischen grossen Städten bildet indess keines dieser Verfahren die Regel. Die Abnahme der Karten erfolgt vielmehr allgemein am Zuge vorbei auf der ersten, einem grossen Knotenpunkte oder der Endstation vorhergehenden Haltestation des Zuges. Häufig ist dies die Abgangsstation des Zuges selbst oder ein ihr sehr nahe gelegener Bahnhof. Beispielsweise wird in verschiedenen von London nach Dover gehenden Zügen der London Chatham und Doverbahn, welche in Herne Hill aus City- und Westendtheilen (von Holborn Viaduct bezw. Victoria) zusammengekuppelt werden, die Kartenprüfung auf dieser im südlichen Theil von London belegenen Station vorgenommen. Diese Züge fahren dann nach Dover ohne Aufenthalt durch. Bei verschiedenen von dem Liverpool-Strassenbahnhof in London nach Doncaster fahrenden Zügen der Ostbahn, welche zuerst in Cambridge (89,7 km von London) anhalten, erfolgt die Prüfung bereits am Ausgangsbahnhofe. Das Verfahren wird im Verlauf der Fahrt für jeden folgenden grossen Knotenpunkt wiederholt, während der Verkehr der etwa noch berührten kleinen Zwischenorte von dieser Art der Prüfung nicht berührt wird. In häufigen Fällen erfolgt übrigens auch die Abnahme der Karten an besonderen vor der Bestimmungsstation angelegten Kartensteigen, wo die Züge zu dem Zweck besonders anhalten. Hinsichtlich der Prüfung bezw. Abnahme der Karten am Zuge vorbei gilt die Vorschrift, dass die Zugschaffner bei sehr regem Verkehr die Prüfungsbeamten auf der Station unterstützen müssen, indem sie die Reisenden zur Bereithaltung der Karten auffordern und die Wagenthüren öffnen und schliessen. Indess dürfen sie nur auf Grund besonderen höheren Auftrags selbst Karten abnehmen oder prüfen (Regel 249 der Englischen Dienstvorschriften). Man rechnet, dass ein geschickter Beamter in 5 Minuten die Karten von 4 halbbesetzten Wagen abnehmen kann. Es wird daran festgehalten, die Karten thunlichst beim Zugang zum Zuge durch Lochung zu entwerthen, da es andernfalls — beim Abgange — leicht vorkommt, dass die Karten nicht abgegeben und zu abermaliger Fahrt benutzt werden.

Die Prüfung der Fahrkarten im örtlichen Verkehr, wie im Londoner Stadt- und Vorort-Verkehr erfolgt an besonderen Ein- und Ausgängen der Bahnsteige von ständigen Beamten, welche die Karten des zugehenden Publikums durch Lochung entwerthen, die des abgehenden Publikums in Empfang nehmen. Aehnliches gilt für die meisten ländlichen Stationen an Fernverkehrslinien. Hier werden bei beschränktem Beamtenpersonal die Ausgangsthüren erst nach Abfahrt des Zuges geöffnet, damit die sonstigen Dienstobliegenheiten nicht leiden. In den meisten Fällen, und bei Kopfstationen stets, ist für jeden Bahnsteig nur ein Zu- oder Abgang angeordnet. Zweckmässiger werden die Ab- und Zugänge getrennt gehalten, wie dies auf der Londoner inneren Ringbahn häufig durchgeführt ist. Es kommt alsdann wohl vor, dass beide Thüren von nur einem Beamten bedient werden, welcher unmittelbar vor Ankunft eines Zuges die Zugangsthür schliesst und dann den ausgestiegenen Reisenden die Abgangsthür öffnet. Die auf dem Liverpool-Strassenbahnhofe vor den Kopfsteigen angeordneten Pforten lassen sich für die Durchführung etwaigen Gepäcks noch durch Zurückschieben auf Laufrollen nach Bedarf erweitern. Die Abfertigung des Publikums an den Bahnsteigzu- und Abgängen erfolgt mit bemerkenswerther Schnelligkeit. So ist es in Chester vorgekommen, dass 2 an derselben Pforte aufgestellte Beamte in 7 Minuten 1000 Karten abgenommen haben, wobei zu bemerken ist, dass alle Anstalten getroffen waren, um den Schwarm der Reisenden in geordneter Reihe vorzuführen. Die Schwierigkeiten in der Abfertigung grosser Massen wachsen ja naturgemäss bei ungenügender Anzahl oder Ausbildung der Schalter und Eingangsthüren zu den Steigen oder bei einer unzulänglichen Anzahl von Beamten sowie bei ungeeigneter Anordnung der Bahnsteigschranken oder der vielfach noch vorgesehenen besonderen Hilfsschranken. Da die Karten bereits am Schalter mit dem Tagesstempel versehen werden, so ist behufs Entwerthung am Zugang zum Bahnsteig nur einfaches Lochen nöthig. Bei stark drängendem Verkehr geben die Fahrgäste aber nicht einmal die Karten aus der Hand, sondern

halten sie dem Beamten behufs Lochung einfach hin. Das Zurückziehen der Zange wird erleichtert, weil die Lochung stets am Rande der Karten erfolgt. Auch kommt es nicht selten vor, dass der Beamte mehrere ausgebreitet hingehaltene Karten einfach zusammenschiebt und übereinanderliegend mit einem einzigen Griffe locht. Damit der Beamte sich sofort von der Gültigkeit der Karten überzeugen kann, ist besondere Kennzeichnung der Karten wichtig. Dieselbe erfolgt auf der Londoner inneren Ringbahn — wie auch auf der Berliner Stadtbahn — durch Aufdruck grosser Buchstaben, auf anderen Londoner Bahnen auch durch grösseren Druck der Anfangsbuchstaben der Stationsnamen. Dagegen sind farbige Zeichen für den Zweck nicht im Gebrauch.*)

Durch das beschriebene Prüfungssystem wird wohl vermieden, dass Strecken ohne Fahrkarten zurückgelegt werden, im allgemeinen wird aber die Benutzung einer höheren Wagenklasse erleichtert. Diese namentlich von Reisenden, welche nur kurze Strecken zurückzulegen haben, geübte Benachtheiligung der Bahnen ist nur durch häufigere und unerwartete Kontrole am Zuge zu beseitigen. Doch wird der den Bahnen auf solche Weise erwachsende Schade nicht für so erheblich erachtet, dass dafür besondere Beamte in grösserer Zahl anzustellen wären.

Die Unannehmlichkeit, dass bei der so grossen Zahl Englischer Eisenbahnverwaltungen seitens der Reisenden sich leicht Irrthümer ergeben, wird einigermaassen durch mehrere angenehm empfundene Maassregeln der Gesellschaften ausgeglichen. Im Ortsverkehr ist es beim Ueberfahren einer Station in der Regel freigestellt, unentgeltlich zur Bestimmungsstation zurückzukehren. Anderntalls ist lediglich der Betrag für die mehr zurückgelegte Strecke zu vergüten. Ebenso zieht Einsteigen ohne Karten — sofern die Kontrole solches ermöglicht — keinerlei Strafe nach sich. Die Reisenden sind lediglich zur Zahlung des Fahrgeldes am Reiseziel oder auf einer Zwischenstation gegen Quittung verpflichtet. Dagegen sind den in einer höheren Wagenklasse oder im Besitz ungültiger Karten, in anderen als den vorgeschriebenen Zügen oder auf den Linien einer fremden Verwaltung betroffenen Reisenden noch Strafen bis zu 40 *M.* angedroht, welche im Betrugsfalle auch unweigerlich eingezogen werden. Die Verwaltungen sind, sofern in solchem Falle Zahlung verweigert wird, befugt (31 und 32 Vict. cap. 119 Abschnitt 103), die betreffenden Reisenden vorläufig in Haft zu nehmen, bis sie vor Gericht gestellt werden können. Bemerkenswerther Weise werden auch die Reisenden dann zur Strafe gezogen, wenn sie den Zug vor der auf der Karte vermerkten Bestimmungsstation verlassen, weil sich der Fahrpreis für die grösseren Entfernungen aus Wettbewerbsgründen häufig billiger stellt, wie für die Theilstrecke. Strafen von 40 *M.* sind dem Käufer wie dem Verkäufer der Rückfahrhälften von Fahrkarten angedroht. Die durch das Gericht erkannten Bestrafungen werden von den Bahnen gern unter Namensnennung der Bestraften durch Aushang auf den Stationen bekannt gegeben. Andererseits schreitet das Gericht sehr strenge gegen die Bahnen ein, welche sich ungerechtfertigte Uebergriffe gegen Reisende zu Schulden kommen lassen. Daher auch die grosse Vorsicht, welche die Verwaltungen bei Abfassung der bezüglichen Dienstvorschriften an den Tag legen. Die Londoner Distriktbahn sagt beispielsweise: „Da es lediglich die Absicht ist, welche den Betrug ausmacht, so ist es sehr nothwendig, dass zu einer etwaigen Festnahme der Reisenden nur mit Vorsicht und Besonnenheit übergegangen wird. Es können häufig Fälle eintreten, dass Personen unabsichtlich oder sogar gegen ihren eigenen Willen und zu ihrem eigenen Nachtheil über die Station, bis zu welcher sie Fahrgeld bezahlt haben, hinausfahren; im Hinblick darauf ist das Recht der Festnahme nur in solchen Fällen anwendbar, wo Personen ohne vorherige Zahlung ihres Fahrgeldes reisen, oder wo einzelne Personen über ihr Ziel, d. h. den Punkt, bis zu welchem ihre Fahrkarte gültig ist, wissentlich und absichtlich hinausfahren, nicht etwa weil sie vorher nicht den Mehrbetrag zahlen, sondern vielmehr beabsichtigen, diese Zahlung zu umgehen.“ (Km.)

*) Die auf der Londoner inneren Ringbahn gebräuchlichen Zeichen O, I und E, welche in Roth auf die Karten gedruckt werden, haben mit der Prüfung der Karten nichts zu thun. Dieselben sind lediglich Wegweiser für das Publikum nach dem richtigen Bahnsteige. Dasselbe hat auf denjenigen Treppen hinabzusteigen, wo an der Treppenwand ein grosses O oder I angebracht ist. O zeigt nach dem Bahnsteig des Aussengeleises (**O**uter rail), I nach demjenigen des Innengeleises (**I**nner rail). E bedeutet, dass jeder Steig benutzt werden kann (**E**ither rail).

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Einführung der einheitlichen Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins.

Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen hat der geschäftsführenden Verwaltung angezeigt, dass sie, gleichwie die übrigen Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnverwaltungen die einheitliche Eisenbahnzeit infolge Verfügung der Aufsichtsbehörde nicht mit 1. Juni, sondern erst mit 1. Oktober 1891 einführen werden.

Bei der Zwangslage der betreffenden Bahnverwaltungen wird von weiteren satzungsgemässen Schritten zur rechtzeitigen Durchführung des Beschlusses seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen abgesehen.

Bezüglich der übrigen Vereinsverwaltungen, welche durch einen gleichen Einspruch ihrer Aufsichtsbehörde an der Einführung des Beschlusses zum 1. Juni d. J. nicht gehindert sind, verbleibt es bei dem durch die Vereinsversammlung festgesetzten Zeitpunkte.

Von einer Vereinsverwaltung waren übrigens Zweifel darüber geäussert, ob der Beschluss Nr. 1 der Nr. XVII des Protokolls der letzten Vereinsversammlung den Sinn habe, dass im Vereinsgebiete 3 Zonenzeiten oder dass eine einheitliche Zeit im ganzen Vereinsgebiete einzuführen sei.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins hat ihre Ansicht dahin ausgesprochen, dass nach dem Wortlaut des Vereinsbeschlusses in Verbindung mit den Ausführungen des Ausschussberichts und des Antrages der Ungarischen Staatsbahn unzweifelhaft beschlossen sei, dass im Gebiete des Vereins Zonenzeit — nicht eine einheitliche Zeit — eingeführt werden solle, und zwar dergestalt, dass der überwiegende Theil der Vereinsverwaltungen, nämlich alle Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen die Zeit des 15. Meridians, die Belgischen und Holländischen Eisenbahnen die Greenwicher Zeit und die Rumänischen Bahnen die Zeit des 30. Meridians annehmen. Besonders die Ausführungen in Absatz 1 und 10 des dem Protokolle über die Vereinsversammlung angehefteten Ausschussberichts vom Mai 1890 stellen dies klar. Könnten Bedenken darüber bestehen, ob der Antrag der Ungarischen Staatsbahn dasselbe bezweckt habe, so würden diese durch den von ihr selbst erstatteten Ausschussbericht und seine Ausführungen über das Wesen des Beantragten jedenfalls beseitigt werden.

Absatz 1 des Berichts bezeichnet als Gegenstand des Antrags Einführung des Stunden-Zonensystems in der Weise, dass im überwiegenden Theile des Vereinsgebiets — also nicht im ganzen Vereinsgebiete — die Sonnenzeit des 15. Meridians Geltung habe. Die aus praktischen Zweckmässigkeitsrücksichten vorgenommene Ersetzung der theoretischen Zonengrenzen durch die Landesgrenzen von Deutschland und Oesterreich-Ungarn, wie sie Absatz 10 des Berichts erörtert, ist in dem Antragschreiben vom 6. November 1889 ebenfalls ausdrücklich vorgeschlagen.

Darüber, dass die Vereinsversammlung lediglich und ganz das im Ausschussbericht erörterte und empfohlene Zonen-Zeitsystem hat annehmen wollen, lässt der Gang der Verhandlungen in derselben und der Wortlaut der Niederschrift keinen Zweifel.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der Staatseisenbahn-Linie Lage-Zwaluwe-Herzogenbusch (Generaldirektion der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft), von welcher die Strecke Lage-Zwaluwe-Waalwyk bereits am 22. Oktober 1886 eröffnet und den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden ist, ist nunmehr auch die Reststrecke Waalwyk-Herzogenbusch (17,246 km) — und somit die ganze Linie Lage-Zwaluwe-Herzogenbusch — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Von der Reststrecke Waalwyk-Herzogenbusch ist die Strecke Vlymen-Herzogenbusch am 15. Oktober 1890 und die Strecke Waalwyk-Vlymen bereits früher dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5610 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einführung der Zonenzeit (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 69 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Bereiche des Vereins (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 77 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 2 Z vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Oktober-Dezember 1890 in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 10. d. Mts. an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche im IV. Vierteljahr 1890 Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Aus dem Deutschen Reich.

Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr

soll, nachdem dasselbe bereits am 14. Oktober v. J. dem Bundesrath zur Beschlussfassung zugegangen war, nunmehr nächstens dem Reichstage vorgelegt werden. (Die vorbehaltene Ratifikation des Uebereinkommens kann bekanntlich erst erfolgen, nachdem die gesetzgebenden Faktoren sämmtlicher vertragschliessenden Staaten ihre Zustimmung ertheilt haben.) Die Regierung stellt übrigens eine Durchsicht auch der für den inneren Deutschen Verkehr geltenden Vorschriften, auf der durch das internationale Uebereinkommen gewonnenen Grundlage, in Aussicht.

Sobald die Ratifikationsurkunden zu dem Uebereinkommen eingetauscht sein werden, wird die erste Arbeit die Errichtung und Organisation eines Centralamtes in Bern sein, welches im grossen Ganzen die Aufgaben einer leitenden Geschäftsstelle bei der Ausführung des Uebereinkommens erfüllen soll. Die Kosten desselben sind vorläufig im Höchstbetrage auf jährlich 100 000 *M.* veranschlagt und werden von den Verwaltungen der einzelnen betheiligten Eisenbahnen nach Maassgabe der kilometrischen Längen ihrer betheiligten Strecken aufgebracht werden.

(Solche auf internationalen Konventionen aufgebauten Geschäftsstellen bestehen auch jetzt schon, z. B. das internationale Maass- und Gewichtsbüreau in Paris, zu dessen Kosten vom Reiche ein jährlicher Beitrag geleistet wird, der im Etat für 1891/92 auf 9 200 *M.* veranschlagt worden ist.)

Preussen: Der Staatshaushalts-Etat für 1891/92,

welcher am 12. d. Mts. von dem Finanzminister im Hause der Abgeordneten eingebracht worden ist, veranschlagt die Einnahmen auf 1 720 834 749 *M.*, die Ausgaben auf denselben Betrag, und zwar im Ordinarium auf 1 670 452 177 *M.* im Extraordinarium auf 50 382 572 *M.*

Bei den staatlichen Betriebsverwaltungen ist in dem Ordinarium gegen das laufende Jahr ein Mehrüberschuss von 55 865 417 *M.* veranschlagt. Hiervon ist die Eisenbahnverwaltung, für welche bei einer Mehrausgabe von 35 717 399 *M.* eine Mehreinnahme von 78 092 359 *M.* ausgeworfen ist, mit einem Betrage von 42 374 960 *M.* betheiligt.

Preussen: Ministerialerlass, betreffend Arbeiterschutz- und Wohlfahrts-Einrichtungen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch einen Erlass vom 24. Dezember v. J. seiner Befriedigung darüber Ausdruck gegeben, dass, wie aus den erstatteten Berichten infolge der Verfügung vom 14. April v. J. hervorgehe, die Behörden im Geschäftskreise der Staats-Bauverwaltung sich der Aufgabe, einerseits Betriebsunfälle nach Möglichkeit zu verhüten, andererseits die aus der Natur der Arbeiten entspringenden Nachtheile durch zweckmässige Einrichtungen zu verringern und Gesundheit und Wohlfahrt der Arbeiter zugleich durch unmittelbare Veranstaltungen zu fördern, schon in weiterem Umfange bewusst geworden sind. Im Interesse gleichmässigen Vorgehens, was Maass und Art dieser Fürsorge betrifft, gibt der Minister gleichwohl einige neuere Hinweise über Unfallverhütung, über Arbeiterschutz- und Wohlfahrts-Einrichtungen. In letzterer Beziehung heisst es in dem Erlass wörtlich:

Die Ventilation der Schmiede- und der Maschinenräume — namentlich auf Schleppdampfern, auf Baggern und in Taucherschachten — muss durch zweckentsprechende Vorkehrungen gesichert werden.

Eine besondere Tragweite nimmt die Frage in Anspruch, wie am besten für die Uebernachtung der Arbeiter auf freier Strecke und für einen genügenden Schutz derselben gegen Witterung und Nässe gesorgt werden kann. In dieser Hinsicht kommen Uebernachtungskähne, Schlaf- und Kasernenschiffe — wozu vorzugsweise alte Schiffe verwendbar zu machen sind —, feste und transportable Baracken in Betracht, Einrichtungen, welche zugleich die Voraussetzung für eine geeignete und gesunde Verpflegung der Arbeiter — möglichst in eigener Menage — bilden. Bei Arbeitsbetrieben auf dem Wasser wird je nach den Witterungsverhältnissen ein mit Ofen ausgestatteter Kahn mitzuführen sein, welcher den Arbeitern das Trocknen ihrer Person und ihrer Sachen ermöglicht und die Gelegenheit bietet, ihre Mahlzeiten in einem geheizten Raum einzunehmen. Zu letzterem Zwecke muss für geheizte Räume in der kalten Jahreszeit auch anderwärts nach Möglichkeit Vorsorge getroffen werden.

Auf den Bauhöfen usw. ist, wie in Einzelfällen schon geschehen, die Herstellung von Badeeinrichtungen für die Arbeiter zu unentgeltlichem Gebrauch in Erwägung zu nehmen.

Soweit der Betrieb es mit sich bringt, dass die Arbeiter sich umkleiden und nach der Arbeit reinigen, müssen ausreichende Ankleide- und Waschräume vorhanden sein.

Die Bedürfnissanstalten müssen so eingerichtet sein, dass sie für die Zahl der Arbeiter ausreichen, dass den Anforderungen der Gesundheitspflege entsprochen wird und dass ihre Benutzung ohne Verletzung der Sitte und des Anstandes erfolgen kann.

Um die Arbeiter auch auf wechselnden Baustellen stets im Besitze von Trinkwasser zu halten, wird die Abessynische Pumpe mitgeführt.

Soweit die vorstehenden Hinweise Zweifel bestehen lassen, oder soweit unter besonderen Umständen Einrichtungen, welche einen ungewöhnlichen Kostenaufwand bedingen, nothwendig erscheinen sollten, ersuche ich um besonderen Bericht. Ich empfehle jedoch allgemein den Beirath des zuständigen Gewerberaths in Anspruch zu nehmen; dadurch wird am zuverlässigsten vermieden werden, hinter den Einrichtungen, welche in entsprechenden gewerblichen Betrieben Geltung gewonnen haben, zurückzubleiben.

Sommerfahrplan-Konferenz.

Für die am 14. d. Mts. in Berlin zusammentretende internationale Konferenz zur Feststellung des diesjährigen Sommerfahrplans auf den Mitteleuropäischen Eisenbahnen ist eine sehr umfassende Tagesordnung aufgestellt worden. Was zunächst die Plenarversammlung betrifft, so hat diese sich in erster Linie mit dem Antrage zu beschäftigen, dass fortab der Sommerfahrplan nicht mehr erst mit dem 1. Juni, sondern bereits am 1. Mai jeden Jahres in Kraft treten soll. Sodann ist vorgeschlagen, den in den Bahnhöfen zum Aushang kommenden Fahrplänen eine einheitliche Höhe zu geben, und zwar je nach Bedarf 1 m, ½ m oder ¼ m. Man will damit erreichen, dass einerseits der vorhandene Raum zur Orientirung des reisenden Publikums möglichst ausgenutzt, andererseits aber auch dem mehr und mehr um sich greifenden Reklamewesen auf dem Gebiete der kolorirten Fahrpläne ein Ziel gesetzt wird. Endlich sollen die Fahrplanentwürfe rechtzeitig ausgetauscht und die Aenderungen des zweiten Entwurfs gegen den ersten besonders kenntlich gemacht werden. Für die Gruppenberathungen sind zahlreiche Anträge eingelaufen. So beabsichtigt man die Schaffung einer neuen Kurierzugsverbindung von Berlin nach Schweden über Warnemünde, einer zweiten Schnellzugsverbindung von Berlin nach Wilhelmshafen und einer direkten Verbindung von Christiania nach dem Kontinent durch Dänemark. Verbessert werden sollen die Verbindung Hamburg-Vlissingen sowie zahlreiche Züge im Nachbarverkehr zwischen Bayern und Württemberg, namentlich im Süden (Allgäu). Der Orient-Expresszug wird eine wesentlich andere Lage erhalten. Dieser Zug, der jetzt Berlin 3 Uhr Nachmittags verlässt, soll erst 4 Uhr Nachmittags von Berlin abgehen, dem entsprechend erst um 9½ Uhr Abends (statt jetzt um 8½ Uhr) in Breslau eintreffen, dort aber nicht mehr — wie jetzt — ½ Stunde Aufenthalt haben und ausserdem die Fahrt nach Oderberg so

beschleunigen, dass er Oderberg und damit die Anschlüsse nach Wien, Budapest usw. ebenso wie gegenwärtig erreicht. In umgekehrter Richtung soll der Zug Veränderungen nicht erleiden. Erhebliche Aenderungen sind noch geplant für den Rheinisch-Holländisch-Belgischen und für den Norddeutsch-Schlesisch-Oesterreichischen Verkehr. Auch ein besserer Abendanschluss von der Saalbahn nach Halle bezw. Leipzig ist vorgesehen.

Preussische Staatsbahnen.

Familien-Zeitkarten.

Hinsichtlich der auf den Preussischen Staatsbahnen zur Ausgabe gelangenden Familien-Zeitkarten, bestehend aus einer Stammkarte und so vielen Nebenkarten, als ausser dem Inhaber der Stammkarte Mitglieder und Angehörige eines und desselben Hausstandes daran betheiligt sind, ist die weitere Erleichterung gewährt worden, dass Stammkarte und Nebenkarte für verschiedene von derselben Station ausgehende Strecken (auch entgegengesetzter Richtung) ausgefertigt werden können. Die Gültigkeitsdauer der Karten kann eine verschiedene sein. Als Stammkarte wird ausgefertigt die auf die längste Strecke lautende, bei Gleichheit der Streckenlänge die für den längsten Zeitraum bestellte Karte. Ist auch die Gültigkeitsdauer für die einzelnen Karten gleich, so ist für die Ausfertigung der Stammkarte der Wunsch des Bestellers maassgebend. Für die Stammkarte wird der volle, für eine Nebenkarte der halbe tarifmässige Zeitkartenpreis berechnet. Nebenkarten können auch für eine niedrigere Wagenklasse als die Stammkarte ausgefertigt werden. Eine für einen bestimmten Dienstboten ausgestellte Karte kann ohne Rücksicht auf die Zeitdauer, für welche sie gelöst ist, auf einen anderen Dienstboten gegen Zahlung einer Ausfertigungsgebühr von 50 ₰ umgeschrieben werden, so oft ein Wechsel eintritt.

Benutzung der Eisenbahnkupees.

Es ist mehrfach darauf hingewiesen worden, dass die Benutzung der Eisenbahnkupees, namentlich der Schlafwagen, durch Lungenleidende mit Ansteckungsgefahren für andere Reisende verbunden sein könne, zumal jetzt, wo nach Bekanntwerden der Koch'schen Entdeckung Lungenleidende in grösserer Zahl die Personenwagen und Schlafwagen benutzen. Die Staatseisenbahn-Verwaltung hat diesem Gegenstande volle Aufmerksamkeit gewidmet und die Anordnung getroffen, dass vor allem die Schlafwagen nach jeder Benutzung aufs gründlichste gereinigt, gelüftet und die Wäsche gewechselt werden sollen. Auch das Reichs-Gesundheitsamt soll, wie die „Post" erfährt, im Einvernehmen mit der Staatseisenbahn-Verwaltung eine gründliche Untersuchung einzelner Personenwagen vorgenommen haben, um festzustellen, ob bezw. in welchem Umfange eine Gefahr der Weiterverbreitung chronischer Infektionskrankheiten, insbesondere der Lungentuberkulose, durch den Aufenthalt in Personenwagen vorliegt, bezw. welche Theile der Wagen, Polsterungen, Teppiche, Vorhänge usw. als Träger der Krankheitserreger vorzugsweise anzusehen sind. Sobald hier die nöthige Klarheit gewonnen ist, sollen die erforderlichen praktischen Maassregeln zur thunlichsten Verhütung der Ansteckungsgefahr in die Wege geleitet werden.

Ellenberg-Kappeln: Betriebseröffnung.

Die 0,4 km lange Bahnstrecke Ellenberg-Kappeln der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn ist am 25. Dezember v. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Vom 1. d. Mts. ab erfolgt die Abfertigung der auf dem Schlesischen Personen-Bahnhofe in Berlin abgehenden, sowie der auf diesem Bahnhofe ankommenden und in Berlin verbleibenden Sendungen von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, soweit deren Abfertigung bisher durch die Gepäck-Abfertigungsstelle dieses Bahnhofes erfolgte, ausschliesslich durch die Güter-Abfertigungsstelle in der Mühlenstrasse, woselbst auch die Wagenbestellung, Ver- bezw. Entladung sowie Frachtzahlung und dergleichen stattzufinden hat.

Die Gepäck-Abfertigungsstelle Berlin (Schlesischer Bahnhof) wird nur noch diejenigen Sendungen der angegebenen Art abfertigen, welche im Durchgangsverkehr von auswärts auf dem Schlesischen Personenbahnhofe eingehen und weiter abgefertigt werden müssen, soweit deren Beförderung mit Zügen über die Berliner Stadtbahn zugelassen ist.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 10. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke St. Egidien-Stollberg gelegene Haltepunkt Rödlitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Vollbahn von Hanau nach der Landesgrenze in der Richtung auf Kahl beauftragt worden.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Die Einnahme im Jahre 1890 soll sich auf 1 860 259 ℳ beziffern gegenüber einer definitiven Einnahme von 1 932 120 ℳ im Jahre 1889. Es ergibt sich somit für 1890 eine Mindereinnahme von 71 861 ℳ.

Arbeiter-Fahrkarten.

In mehr als einer Beziehung bemerkenswerth sind die folgenden Nachweise, welche die Königliche Eisenbahndirektion Köln (linksrh.) in dem kürzlich erschienenen Protokoll über die letzte Sitzung des Bezirks-Eisenbahnraths hinsichtlich der Benutzung der Arbeiter-Fahrkarten gibt. Danach wurden ausgegeben:

	im Jahre 1885	1886	Steigerung gegen 1885
Arbeiter-Rückfahrkarten	129 629	274 011	111.38 %
Arbeiter-Wochenkarten	71 476	147 099	105,8 „

	im Jahre 1889	Steigerung gegen 1888
Arbeiter-Rückfahrkarten	370 933	35,4 %
Arbeiter-Wochenkarten	238 425	61,7 „

	im Jahre 1890 (Januar bis einschl. September)	Steigerung gegen 1889
Arbeiter-Rückfahrkarten	316 385	13.7 %
Arbeiter-Wochenkarten	268 961	54,1 „

Ausserdem sind im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrh.) — Betriebsamts-Bezirk Saarbrücken — an Arbeiter-Fahrkarten, gültig zur einmaligen Fahrt, ausgegeben worden im Jahre 1885 624 770, im Jahre 1888 582 649, im Jahre 1889 603 219 (Steigerung gegen 1888 3 5 %), im Jahre 1890 (Januar bis einschl. September) 467 071 Stück (Steigerung gegen 1889 3,2 %). Der Grundpreis für diese Fahrkarten beträgt auch nach dem 1. Dezember 1890 noch 1,33 ₰ für das Kilometer, während für die übrigen Arbeiter-Fahrkarten bekanntlich von dem genannten Tage ab der ermässigte Satz von 1 ₰ allgemein zur Einführung gelangt ist. Arbeiter-Fahrkarten liegen zur Zeit auf für insgesammt 1 996 Verkehrsbeziehungen.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im Steuerjahre 1890 kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1889 ist bezüglich der Preussischen Strecke der Eisenbahn von Halberstadt nach Blankenburg sowie der Eisenbahn von Langenstein nach Derenburg auf 114 146 ℳ festgestellt worden.

Aus dem Betriebe 1. der Preussischen Strecken der Eisenbahn von Blankenburg a/H. nach Tanne, 2. der Preussischen Strecke Landesgrenze-Ziegenhals der Eisenbahn Hannsdorf-Ziegenhals, 3. der Preussischen Strecken der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen a) Elsterwerda (ausschl. des Bahnhofes)-Landesgrenze (Dresden) und b) Elsterwerda-Landesgrenze (Riesa) ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1889 nicht erzielt worden.

Eisenbahn-Güterwagen mit erhöhter Tragfähigkeit.

Die Versuche, welche durch die Neubeschaffung und den Umbau mit Eisenbahn-Güterwagen von 12½ t Tragfähigkeit gemacht worden sind, lassen, wie der „Berl. Act." berichtet, schon jetzt recht befriedigende Resultate erkennen. Demnächst sollen Versuche mit Wagen von 15 t Tragfähigkeit angestellt werden.

Fahrplanänderung.

Das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Berlin (Direktionsbezirk Erfurt) theilt folgendes mit: Vom 15. d. Mts. wird der Personenzug Nr. 12, welcher bis dahin um 11 Uhr 20 Min. Abends von Berlin nach Leipzig abfährt, schon 15. Minuten früher — also um 11 Uhr 5 Min. Abends — abgelassen werden. Die Fahrzeit des Zuges wird von dem Tage ab ausserdem etwas beschleunigt, so dass derselbe schon um 3 Uhr 39 Min. früh auf dem Berliner Bahnhof in Leipzig und um 4 Uhr 2 Min. früh auf dem Bayerischen Bahnhofe eintreffen wird. Auch in dem Verkehr zwischen Berlin und Gross-Lichterfelde tritt mit dem 15. d. Mts. eine Aenderung zweier Nachtzüge ein, indem der Vorortzug Nr. 388 erst um 11 Uhr 15 Min. Abends vom hiesigen Anhalter Bahnhof und der Zug Nr. 387 erst um 11 Uhr 40 Min. von Gross-Lichterfelde — beide also 10 Minuten später als bisher — abfahren werden. Wenngleich diese Aenderungen des Fahrplans auf den Bahnhofsaushängen demnächst bekannt gemacht werden, dürfte der vorstehende Hinweis bei der Wichtigkeit der Neuerung für das reisende Publikum von Werth sein.

Berlin-Petersburg.

Wie die „Königsberger Allg. Ztg." hört, schweben zwischen der Preussischen und der Russischen Regierung Verhandlungen wegen der Einrichtung eines Expresszuges, welcher während der Sommermonate zwischen Berlin und Petersburg mit einer Geschwindigkeit von 90 km in der Stunde verkehren soll.

Erfurter Strassenbahn.

Nach der „Voss. Ztg." soll für das Jahr 1890 eine Dividende von $4^1/_2$% zur Vertheilung gelangen.

Das Programm für den nächsten internationalen Eisenbahnkongress,

welcher im Jahre 1891 in St. Petersburg stattfinden wird, ist bekannt gegeben worden und lautet wie folgt:

Sektion I. Oberbau und Bauwerke.

1. Nomenklatur und technische Ausdrücke; Aufstellung einer genauen und übereinstimmenden Nomenklatur.
2. Weichen und Kreuzungen.
3. Bahnunterhaltung; das für die allgemeine Anwendung am meisten zu empfehlende System.
4. Einwirkung der Räder auf die Schienen; Feststellung der zulässigen Grenzen.
5. Beziehungen zwischen dem Oberbau und den Betriebsmitteln.
6. Oberbau für schnellfahrende Züge.
7. Kontrole der Zuggeschwindigkeit.
8. Technische Berichte, betreffend Mittheilung von Erfahrungen über
   A. Schienenbrüche und Abnutzung von Stahlschienen;
   B. Unterhaltung des eisernen Oberbaues;
   C. Dauer der Holzschwellen, sowohl im natürlichen als im getränkten Zustande.

Sektion II. Zugkraft und Betriebsmittel.

9. Einfluss der Bahnkrümmungen; Mittel zur Erreichung leichteren Durchfahrens der Krümmungen.
10. Dampferzeugung.
11. Hoher Dampfdruck und Verbundsystem.
12. Ausrüstung von Nebenbahnen.
13. Durchgehende Heizung von Personenzügen.
14. Regelung des Lokomotivführerdienstes; beste Art der Lokomotivausnutzung.
15. Technische Berichte, betreffend
   A. Feuerungsmaterial für Lokomotiven;
   B. Siederohre, Material, Kosten der Unterhaltung usw.;
   C. Radreifen;
   D. Schmiermittel für Lokomotiven;
   E. Gekröpfte Achsen;
   F. Feuerbüchsen, Material;
   G. Lokomotivkessel, Material usw.;
   H. Schmierung der Wagen;
   J. Verschubmaschinen.

Die Fragen 4, 5, 7 und 9 werden von den Sektionen I und II gemeinsam berathen.

Sektion III. Betrieb.

16. Feststehende Signale und das Blocksystem.
17. Signallichter.
18. Zugsignale, Verbindung zwischen Wagen und Lokomotive.
19. Umlauf leerer Wagen.
20. Austausch von Betriebsmitteln.
21. Zusammenwirken der Stationsvorstände behufs Beschleunigung der Güterabfertigung.
22. Bahnlinien für leichten Verkehr.
23. Technische Berichte, betreffend
   A. Beste Ausnutzung der Stationen;
   B. desgleichen der Wagen.

Frage 18 wird von den Sektionen II und III, Frage 22 von den Sektionen III und V gemeinsam behandelt.

Sektion IV. Allgemeine Verwaltung.

24. Eisenbahnen in neuen Ländern.
25. Internationale Beziehungen.
26. Verschiedenheiten in der Spur.
27. Gemeinschaftsstationen und gemeinschaftliche Geleisanlagen; Regelung und Vertheilung der Kosten.
28. Verkehrstheilung und Gemeinschaftstarife.
29. Bewegung des Personenverkehrs.
30. Frachtgüter (slow freight).
31. Wohlfahrtseinrichtungen; Entlastung der Beamten; Pensionen usw.
32. Baulichkeiten für Nebenzwecke; Betrieb der Bahnhofswirthschaften, Gasthöfe usw.
33. Technische Berichte, betreffend vergleichende Betriebsergebnisse verschiedener Linien, und Kosten der Verkehrseinheit — Personen- und Gütertonnenkilometer.

Die Fragen 29 und 30 werden durch die Sektionen III und IV gemeinsamer Berathung unterzogen.

Sektion V. Nebenbahnen (light railways) im allgemeinen.

34. Beste Spurweite für Nebenbahnen, besonders für Lokal- oder Trambahnen.
35. Dampfkraft für Nebenbahnen, besonders für Lokal- oder Trambahnen.
36. Betriebsmittel.
37. Besondere Formen der Betriebskraft, insbesondere auch elektrische und sonst ausser der Dampfkraft noch angewendete Betriebe.
38. Art der Verwaltung.
39. Gesetzgebung; Vergleiche zwischen den für Nebenbahnen erlassenen Gesetzen in den verschiedenen Ländern.
40. Nebenbahnen als Frachtzubringer; Bedeutung der Lokalbahnen, Trambahnen usw., als Hilfslinien der Hauptbahnen; die von den Hauptbahnen bei Anlage solcher Zufuhrlinien beobachteten Gesichtspunkte.

Aus Russland.*)

Gryasi-Zarizyner Eisenbahngesellschaft.

Auf der am 15. November v. J. stattgehabten Generalversammlung der Aktionäre der Gryasi-Zarizyner Eisenbahngesellschaft ist bezüglich des Budgets für 1891 beschlossen worden:

a) Das von der Direktion projektirte Budget zu bestätigen und zwar mit einer Einnahme von 8 391 368 R., mit einer Ausgabe von 4 363 036 R., sodass eine Reineinnahme von 4 028 332 R. verbleibt.
b) neben den verschiedenartigsten Bauten, welche zur Erhaltung der Bahn und Gebäude sich als nothwendig erwiesen haben, soll auch in Zarizyn eine Imprägnirungsanstalt für Eisenbahnschwellen für Rechnung des Reservekapitals der Bahn erbaut werden.

Ferner ist bestimmt worden, dass neue Aktien-Kouponbogen ausgegeben und die fällige Kronsteuer (80 Kop. für den Kouponbogen. Die Red.) von den Präsentanten der Aktien erhoben werden soll.

Station Dombrowa-Gornaja.

An der Iwangorod-Dombrowaer Bahn ist auf Werst 282 die Station „Dombrowa-Gornaja" erbaut und am 15. November v. J. dem Betriebe übergeben worden.

Frachtermässigung für Ausstellungsgegenstände.

Der Verwaltungsrath der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft macht bekannt, dass für die Gegenstände, welche zur Französischen Ausstellung, welche bekanntermaassen im Mai d. J. in Moskau stattfinden soll, bestimmt sind, eine Frachtermässigung dergestalt bewilligt worden ist, dass für alle Gegenstände zunächst der volle Tarifsatz zur Erhebung gelangt und sobald der Nachweis geliefert worden, dass die Objekte vom Komitee entgegengenommen worden sind, 50 % zurückerstattet werden. Gleichfalls wird beim Rücktransport der Gegenstände auf diejenige Station, von welcher dieselben zum Versand gelangten, nur 50 % des Frachtsatzes erhoben, sofern ein Nachweis beigebracht wird, dass dieselben von der Ausstellung kommen.

Frachtermässigungen für Stecklinge.

Auf Antrag des Domänenministeriums hat der Finanzminister angeordnet, dass vom 1. Januar 1891 ab Stecklinge sowohl von Nadel- und Laubhölzern als auch von Fruchtbäumen pudweise zum Satze der I. Gütertarifklasse, in Wagenladungen aber zu 25 Kop. für den Wagen und die Werst, jedoch als Eilgut befördert werden sollen. Falls aber schon gegenwärtig auf einzelnen Bahnen niedrigere Sätze bestehen sollten, so bleiben dieselben auch fernerhin in Geltung.

Strategische Eisenbahn Losowaja-Browary.

Das Russische Kriegsministerium verhandelt über den Bau einer neuen sehr wichtigen strategischen Eisenbahnlinie von Losowaja über Konstantinograd, Poltawa, Mirgorod, Lubny und Pirjatin nach Station Browary der Kursk-Kiewer Bahn.

---

*) Zu der in Nr. 101 vor. Jahrg. d. Ztg. S. 1002 abgedruckten Korrespondenz aus Russland wollen wir berichtigend bemerken, dass dortselbst in Spalte 1 Zeile 7 von unten statt prusinischen zu lesen ist: grusinischen d. h. in Grusien oder Georgien.

Verstaatlichung der Kursk-Charkower Eisenbahn.

Dem Vernehmen nach hat das Ministerium der Wege und Verkehrsanstalten bei dem Ministerkomitee die sofortige Verstaatlichung der Kursk-Charkow-Azower Eisenbahn nachgesucht. Nach Genehmigung des Antrages soll die Eisenbahn vom 1. Januar 1891 in die Verwaltung der Krone übergehen. Der Uebergang der Orel-Griasi Eisenbahn an die Krone soll auf den 1. Oktober 1891 festgesetzt worden sein.

Aus Italien.

Aus dem Jahresbericht der Mittelmeerbahn-Gesellschaft.

In dem vorliegenden Jahresbericht für das Gesellschaftsjahr vom 1. Juli 1889 bis 30. Juni 1890 weist der Aufsichtsrath darauf hin, dass eine Menge Ersparnisse und Verbesserungen nur dazu gedient haben, den zwiefachen Nachtheil wieder wett zu machen, welchen wesentlich höherer Preis und schlechtere Beschaffenheit der Kohle verursacht haben; ferner weist er auf die schwierigen Handelsverhältnisse hin, wie sie für den grössten Theil des Berichtsjahres durch gewerbliche und sonstige Schutzzölle, sowie durch abgelaufene Handelsverträge nicht zu umgehen waren. Der staatliche Frieden, die Ausbreitung des Handels und die Sicherheit des Betriebes haben diese Schwierigkeiten überwinden lassen.

Das Anlagekapital betrug 180 Millionen Lire in 360 000 Aktien, von welchen 90 000 erst mit 1. Juli 1890 in den Vollgenuss ihrer Rechte traten. Im Bau waren die 6 Linien Velletri-Terracina, Sparanise-Gaeta, Genua-Ovada-Asti, Avellino Ponte Sa. Venere, Cornia-Piombino und Cuneo-Saluzzo. In Betrieb befanden sich zu Ende des Berichtsjahres 4 732 km gegen 4 707 zu Anfang desselben. Bezüglich der Geldwirthschaft wird hervorgehoben, wie folgt: Die Roheinnahme betrug 121 601 074 L., gegen das Vorjahr um 2 256 501 L. mehr; danach war das Weitere zu berechnen. Von dem Rohertrage des Stammnetzes mit 115 072 625 L. waren abzugeben: von dem der Anfangseinnahme gleichen Betrage 27½ % mit 30 970 777 L. an den Staat, 10 % für Sicherungsrücklagen und Benutzung des Materiales mit 11 261 991 L.; von dem die Anfangseinnahmen überschreitenden Theile 28 % mit 686 759 L. an den Staat und 16 % mit 392 433 L. an Rücklagen, so dass für die Gesellschaft noch 71 760 965 L. verblieben. Hierzu treten für die Ergänzungslinien die Hälfte des Rohertrages mit 3 264 224 L. und der kilometrische Staatszuschuss mit 3 000 L. auf die Betriebslänge = 2 207 799 L., ferner Nebeneinnahmen mit 4 086 394 L., so dass für die Gesellschaft 81 319 381 L. und nach Abzug der Betriebskosten (79 508 776 L.) ein Betriebsüberschuss von 1 810 605 L. verbleiben. Hierzu treten die vom Staate für Benutzung des Betriebsmaterials zu zahlenden 7 820 000 L. und verschiedene kleinere Einnahmen mit 1 150 809 L., zusammen 10 781 415 L. Nach Abzug der Kosten für die Hauptverwaltung (1 049 388 L.), der Steuern (1 072 398 L.) und der Tilgungs-, sowie einiger Kosten auf den betriebenen Linien, welche sich lediglich auf die Gesellschaft beziehen, verbleibt letzterer eine Reineinnahme von 8 552 624 L. Hiervon ab die Rücklage zum laufenden Reservefonds, die Verzinsung der Aktien zu 5 %, die Rücklagen zur ausserordentlichen Reserve mit 10 % des Restes, hiervon wieder 10 % zur Vertheilung unter den Aufsichtsrath und die Vorstände der Hauptdienstzweige, verbleiben unter Zurechnung des Uebertrages aus dem Vorjahre (40 808 L.) 1 154 552 L.; diese gestatten eine Vertheilung von 4 L. Dividende auf jede Aktie (à 500 L.) und lassen auf nächste Rechnung einen Vortrag von 74 552 L. — Die ordentliche Reserve betrug 4 778 364 L., die aussergewöhnliche 473 973 L.

Bezug von Eisenbahnbedarf.

Auf Anempfehlung seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten haben die Bahnverwaltungen die Versicherung abgegeben, dass sie stets nach Möglichkeit bemüht sein würden, auch trotz etwa vorkommender Mehrkosten der inländischen Gewerbethätigkeit für Eisenbahnbedarf den Vorzug zu geben.

Aus Nordamerika.

Zwischen den Englischen und Amerikanischen Personentarifen

stellt die „Railr. Gaz.“ Vergleiche an, wobei auf das Fehlerhafte der Gegenüberstellung von tarifmässigen Fahrsätzen in dem einen Lande und der Durchschnittseinnahme in dem andern hingewiesen wird. Letztere werden durch den Ausflugs- und Zeitkartenverkehr oft sehr erheblich unter die ersteren herabgedrückt, wie beispielsweise auf der Newyork-, Newhaven- und Hartfordbahn, wo nach dem Tarife auf der Hauptlinie 5¼ ₰ und auf den ¾ des ganzen Systems ausmachenden Nebenlinien 6⅓ ₰ für das Kilometer erhoben werden; trotzdem betragen die durchschnittlichen Einnahmen z. Z. nur 4¾ ₰ für das Kilometer. Auf der Newyork Centralbahn beträgt die Durchschnittseinnahme 5 ₰ für das Kilometer und so kann auch bei den übrigen Bahnen die wirkliche Durchschnittseinnahme etwa 10 % niedriger als diejenige angenommen werden, welche sich nach dem Tarif ergeben würde. England nur gibt, wie an anderer Stelle dieser Zeitung ausführlich dargelegt worden ist, überhaupt keine Personenkilometer-Statistik, welche die Durchschnittseinnahme für das Kilometer enthalten würde, Amerika andererseits keine für das ganze Land allgemein gültigen Personentarife, sondern nur die Durchschnittseinnahmen an. Vergleiche zwischen beiden Ländern stellte zunächst Horace Porter in Scribner's „American Railway“, sodann Dorsey in seinem bekannten Buche „English and American Railroads compared“ an. Letzterer versucht die Zahl der auf den Englischen Bahnen gefahrenen Personenkilometer zu bestimmen, indem er die Einnahmen aus dem Personenverkehr durch den überschläglich ermittelten Fahrpreis dividirt, ein Verfahren, welches auf die Newyork-, Newhaven- und Hartfordbahn angewendet, ein etwa um 20 % fehlerhaftes Ergebniss liefern würde. Hierbei bemerkt die „Railr. Gaz.“ bezeichnend, dass die Englischen Bahnen solch schiefes Urtheil durch die Hartnäckigkeit, mit welcher sie die Angabe der Personenkilometer ablehnen, wohl verdienen.

Es wird nun von Dorsey angegeben, dass die in England üblichen Fahrsätze für gewöhnliche Fahrkarten etwa 5¼ ₰ in der III. Klasse, 7⁹⁄₁₀ ₰ in der II. Klasse und 10½ ₰ in der I. Klasse betragen. Wird vom Zeitkartenverkehr abgesehen, so ergibt sich der durchschnittliche Fahrsatz aller Klassen wie folgt. Im Jahre 1889 fuhren von den 683 Millionen in der Englischen Statistik nachgewiesenen Reisenden 88 % in der III., 8 % in der II. und 4 % in der I. Klasse. Demnach ergibt sich als durchschnittlicher Fahrpreis

$$\frac{88 \cdot 5\frac{1}{4} + 8 \cdot 7\frac{9}{10} + 4 \cdot 10\frac{1}{2}}{100} = 5\frac{2}{3} \text{ ₰ für das Kilometer.}$$

Die „Railr. Gazette“ hält die Annahme für richtiger, dass die durchfahrenen Wegelängen in der I. Klasse doppelt so gross seien, wie in der III. Klasse, während diejenigen der II. Klasse in der Mitte stehen. Hiernach würde sich ein durchschnittlicher Fahrpreis von

$$\frac{88 \cdot 5\frac{1}{4} + (8 \cdot 1\frac{1}{2}) \cdot 7\frac{9}{10} + (4 \cdot 2)\, 10\frac{1}{2}}{88 + 8 \cdot 1\frac{1}{2} + 4 \cdot 2} = 5{,}93 \text{ ₰ für das Kilometer}$$

ergeben.

In Amerika betragen die durchschnittlichen Einnahmen für das Personenkilometer 5,72 ₰, was auf einen durchschnittlichen tarifmässigen Fahrsatz von 6,3 ₰ oder wohl noch zutreffender von 6,5 ₰ für das Kilometer deuten würde, welcher somit den Englischen Satz von 5,93 ₰ um rund 10 % übersteigen würde.

Die genannte Quelle weist nun darauf hin, dass die Güte der bahnseitigen Leistungen in beiden Ländern nicht erheblich verschieden sei. Die Engländer fahren schneller, wogegen die Amerikaner bessere Wagen haben. Die Englischen Wagen III. Klasse, obwohl mit Polstern versehen, fahren sich nur in den besseren Zügen der nördlich von London gelegenen Bahnen angenehm. Die grössere Verkehrsdichtigkeit auf den Englischen Bahnen wird hervorgehoben und hinzugefügt, dass da, wo in Amerika eine gleiche Dichtigkeit des Verkehrs vorhanden sei, die Fahrpreise wohl noch geringer seien wie die Englischen. Im grossen und ganzen werden die Unterschiede der Englischen und Amerikanischen Fahrpreise als so geringfügig bezeichnet, dass die häufigen „wilden Angaben“ über den Gegenstand zurückzuweisen seien. Wenn sich hingegen auf dem Europäischen Festlande niedrigere Fahrsätze vorfänden, so sei dieser Unterschied mehr scheinbarer als thatsächlicher Natur, da nicht allein die Züge geringere Fahrgeschwindigkeit besässen wie die Englischen bezw. Amerikanischen, als auch ihrer Zahl nach im Verhältniss zur Bevölkerung zurückständen. In solchem Falle seien allerdings niedrigere Fahrpreise wohl zu ermöglichen.

Ueber die selbstthätigen Güterwagenkuppelungen

ist von dem Ausschusse für Sicherheitsmittel der „General Time Convention“ auf Grund von Mittheilungen der Bahngesellschaften kürzlich Bericht erstattet worden. Seitens des Ausschusses wurden an zahlreiche Bahnen Fragebogen zur Beantwortung übersandt, auf welche jedoch nur von 58 Gesellschaften erwidert wurde, was um so mehr bedauert wird, als die meisten Bahnen, welche das Rundschreiben unbeantwortet liessen, bei einem grossen Theil ihrer Betriebsmittel die vom Eisenbahn-Wagenbauerverein (Master Car Builder Association) empfohlene Art der selbstthätigen Kuppelung anwenden. Das von den vorbezeichneten 58 Bahnen gesammelte Material, obwohl 388 000 Güterwagen umfassend, ist in statistischer Hinsicht dürftig und auch sonst in manchen Punkten lückenhaft. Doch sprechen sich die Bahnen allgemein für die allgemeine Einführung selbstthätiger Kuppelungen und zwar nach dem vom Eisenbahn-Wagenbauerverein empfohlenen Typus aus. In diesem Sinne fasste der

Ausschuss des „Zeitkonvents" denn auch kürzlich Beschluss. Von der Empfehlung einer einzigen bestimmten Art dieses Typus wurde nach dem Vorgange des Wagenbauervereins Abstand genommen. Doch wird es keinem Zweifel unterliegen, dass die zur Zeit verbreitetste Art dieser Kuppelungen, die von Janney, sich allgemeiner einbürgern wird. Die Bahnen geben an, dass nach 2 bis höchstens 10 Jahren alle ihre Güterwagen mit selbstthätiger Kuppelung versehen sein werden.

Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten im Monate Oktober 1890.

Nach der „Railr. Gaz." sind in diesem Monate 152 Zusammenstösse, 115 Entgleisungen von Zügen und 16 andere Unfälle, insgesammt 283 Unfälle vorgekommen mit 88 Tödtungen und 380 Verletzungen. Die Unfälle sind auf folgende Ursachen zurückzuführen:

	Zusammenstösse	Entgleisungen	Anderweite Unfälle	Zusammen	In Hunderttheilen
Mängel am Oberbau	—	15	—	15	5
Mängel in der Zugausrüstung	12	22	8	42	14
Nachlässigkeit im Betriebe	61	13	6	80	29
Unvorhergesehene Hindernisse	—	15	2	17	6
Nicht aufgeklärt	79	50	—	129	46
zusammen	152	115	16	283	100
Die betroffenen Züge waren:					
Personenzüge	49	39	9	97	23
Güter- und andere Züge	242	78	7	327	77
zusammen	291	117	16	424	100

Folgende Verletzungen und Tödtungen wurden durch die Unfälle herbeigeführt:

	Zusammenstösse	Entgleisungen	Anderweite Unfälle	Insgesammt
a) Tödtungen:				
Beamte	51	17	3	71
Reisende	3	3	3	9
Sonstige Personen	6	2	—	8
zusammen	60	22	6	88
b) Verletzungen:				
Beamte	133	62	9	204
Reisende	70	81	14	165
Sonstige Personen	6	2	3	11
zusammen	209	145	26	380

Die im Monate September 1890 in den Vereinigten Staaten vorgekommenen Unfälle sind in Nr. 94 S. 923 vor. Jahrg. d. Ztg. zusammengestellt.

Es ist zu bemerken, dass die obengenannte Quelle die Angaben aus Zeitungsberichten und anderweiten irgend zu Gebote stehenden Mittheilungen schöpft. Auf absolute Zuverlässigkeit würden diese Zusammenstellungen daher kaum Anspruch erheben können. So lange indess von Staatswegen eine genaue Statistik der Unfälle nicht geführt wird, sind genauere Nachrichten nicht zu erlangen. Km.

Urtheile des Reichsgerichts.

Haftpflicht der Eisenbahngesellschaft für einen Unfall, bei welchem der Vorgang im einzelnen unaufgeklärt geblieben ist. Höhere Gewalt liegt nicht schon dann vor, wenn die üblichen Vorsichtsmaassregeln beobachtet sind. M., welcher bei der beklagten Gesellschaft angestellt war, wurde am 9. Oktober 1887, einem Sonntage, an welchem er vom Dienste befreit war, in Boofzheim, seinem Stationsorte, von einem in das Depot einfahrenden Zuge der Dampfstrassenbahn überfahren und getödtet, womit die Voraussetzungen für die auf Grund der §§ 1 und 3 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 von der Wittwe und den minderjährigen Kindern des Getödteten erhobene Entschädigungsklage gegeben waren, und konnte die Verurtheilung der Beklagten erfolgen, sofern es derselben nicht gelang zu beweisen, dass der Vorfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten verursacht worden sei. Diesen Beweis hat die Beklagte in beiden Richtungen zu führen versucht, das angefochtene Urtheil erklärt denselben aber unter eingehender Würdigung des Ergebnisses der Verhandlung für misslungen.

Im einzelnen ist der Hergang unaufgeklärt geblieben. Die Beklagte nimmt an, dass M. in der Trunkenheit auf den dritten Wagen habe aufsteigen wollen und hierbei zwischen den dritten und vierten Wagen gefallen sei, allein das Oberlandesgericht erklärt es unter Berücksichtigung der geltend gemachten entgegenstehenden Indizien für ganz wohl möglich, dass M. die Strasse auf dem freien Geleise überschreiten wollte und dabei von dem nicht bemerkten e r s t e n Wagen erfasst wurde. Es nimmt daher an, dass der Unfall auf einem gewöhnlichen Zufall ohne erhebliches eigenes Verschulden des Verunglückten beruhen könne und zwar ist es dieser Ansicht, ungeachtet es festgestellt und berücksichtigt, dass auf der vorderen Plattform des ersten Personenwagens des durch die Lokomotive nach den Depotschuppen zurückgeschobenen Zuges zwei Bedienstete mit Handlaternen standen, die drei Personenwagen noch im Innern beleuchtet waren, der Zug langsam fuhr und dass während der Fahrt mehrmals mit der Glocke geläutet wurde. Dass höhere Gewalt mitgewirkt habe, erklärt es deshalb für unerwiesen, weil es die Abwendbarkeit solcher Zufälle durch weitere Vorsichtsmaassregeln als diejenigen, welche vorgeschrieben waren und angewendet wurden, für leicht ausführbar und geboten erklärt.

In Beziehung auf die hierbei angewendeten Grundsätze schliesst sich die Entscheidung den in dem reichsgerichtlichen Erkenntniss Band XXI S. 13 enthaltenen Ausführungen an. Wenn das Oberlandesgericht hierbei weiter mögliche Vorsichtsmaassregeln bezeichnet, deren Anwendung den Unfall hätten verhüten können, so geschieht dies nicht, um eine Verschuldung der Beklagten oder ihrer Beamten zu begründen, sondern um darzulegen, dass wegen Nichtanwendung solcher weiterer Vorsichtsmaassregeln höhere Gewalt als Ursache des Unfalls nicht anzunehmen sei. Das Oberlandesgericht ist der Ansicht, dass im gegebenen Falle aus der Beobachtung der Vorschriften des Betriebes und wenn selbst mit aller Umsicht diesen nachgekommen wurde, noch nicht die Ueberzeugung begründet werde, dass der Unfall auf höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Getödteten zurückzuführen sei, vielmehr seien unter den angegebenen Voraussetzungen auch gewöhnliche Zufälle, für welche die Beklagte hafte, als Ursache der Verletzung denkbar, was auf Grund der Ergebnisse der Verhandlung näher dargelegt wird. Deshalb vermag es ohne Nachweis eines bestimmten anderen Herganges nicht zur Annahme höherer Gewalt oder eigener Verschuldung als Ursache des Unfalls zu gelangen. Hieraus ergibt sich zugleich, weshalb auch auf die weitere Beweisantretung insbesondere in betreff des trunkenen Zustandes des M., in welchem er nach der Behauptung des Beklagten auf den in Bewegung befindlichen Zug aufzuspringen versucht haben soll, kein Gewicht gelegt wurde. Darin, dass der Zug im Innern des Ortes auf der dem allgemeinen Verkehre freistehenden Landstrasse im Oktober in vorgerückter Abendstunde durch die Lokomotive ohne Anwendung wirksamerer Warnungsmaassregeln als die gebrauchten zurückgeschoben wurde, erblickt das Oberlandesgericht eine besondere Gefahr, welcher durch weitere Vorsichtsmaassregeln leicht hätte vorgebeugt werden können und welche den Unfall ohne eigenes Verschulden des M. herbeigeführt haben könne, während genügender Anhalt für die Annahme einer die Beklagte befreienden Schadensursache aus den Umständen des Falles sich nicht ergebe.

Da hiernach durch die angefochtene Entscheidung eine Rechtsnorm nicht verletzt war, musste die Revision als unbegründet zurückgewiesen werden.

(Urtheil des zweiten Civilsenats des Reichsgerichts vom 16. September 1890 in der Sache der Wittwe und Kinder des Schlossers M. wider die Strassburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft.)

v. O. **H a f t p f l i c h t. Fortfall der Rente bei Erwerbsunthätigkeit im Falle der Verbüssung längerer Freiheitsstrafen seitens des Rentenbezugsberechtigten. Maassgebend die Zeit der Zustellung für Klagen auf Aufhebung, Minderung usw. einer Rente. — Interimistische Wirksamkeit des Urtheils auf Zahlung einer Rente.** Aus den E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e n: Es besteht kein Anlass, von der Entscheidung des Reichsgerichts vom 23. Dezember (Entsch. Bd. 1 S. 66) abzugehen; denn der dort betonte Standpunkt, dass der nach Maassgabe des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 zu leistende Schadenersatz in dem Ersatze des Vermögensnachtheils besteht, welchen der Verletzte durch die infolge der Verletzung eingetretene Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet, dass daher da, wo auch, abgesehen von der Verletzung, die Möglichkeit eines Erwerbes wegfällt und der Verletzte in eine ausser Zusammenhang mit der Körperverletzung stehende E r w e r b s u n t h ä t i g k e i t versetzt ist, auch die Zuerkennung einer Rente für die Dauer dieses Zustandes wegzufallen hat,

entspricht unzweifelhaft der Absicht des Gesetzes. — Dass diese Grundsätze insbesondere auch für den Fall der Verbüssung längerer Freiheitsstrafen durch einen Rentenbezugsberechtigten Anwendung finden können und müssen, kann um so weniger einem Bedenken unterliegen, als die Verhältnisse des arbeitsunfähigen oder arbeitsbeschränkten Verletzten, der sich in der Freiheit seinen Lebensunterhalt selbst zu verschaffen hat, hierzu aber nicht mehr die nöthigen Kräfte besitzt und darum der Unterstützung durch die Rente bedarf und des Gefangenen, für dessen sämmtliche Bedürfnisse innerhalb des nach seiner Lage überhaupt zugelassenen Rahmens der Staat zu sorgen hat und für den der Verbrauch eigener Mittel weder nöthig noch zulässig ist — die denkbar verschiedensten sind. — Auf die Veranlassung dieser wesentlichen Veränderung hat es nicht anzukommen; es genügt ihr objektives Vorhandensein; ebensowenig ist es erforderlich, dass der Gesetzgeber gerade an Fälle der vorliegenden Art gedacht habe; es genügt, dass diese, übrigens sehr nahe liegenden und darum schwerlich unberücksichtigt gebliebenen Fälle jedenfalls von der gesetzlichen Voraussetzung einer wesentlichen Veränderung der bei Zuerkennung der Rente maassgebenden Verhältnisse umfasst und getroffen sind. —

Uebrigens hat das Reichsgericht in konsequenter Rechtsprechung angenommen, dass für Klagen, mit welchen vom Verpflichteten die Aufhebung oder Minderung oder vom Verletzten die Erhöhung oder Wiedergewährung einer Rente begehrt wird, die Zeit der Zustellung der Klage den maassgebenden Zeitpunkt bildet, von welchem ab die angestrebte Aenderung einzutreten hat (Entsch. vom 25. Jan. 1886; Entsch. Bd. XVII S. 23). Es besteht kein Anlass, von dieser Auffassung abzugehen. Allerdings kann man ein Urtheil, mit welchem auf Grund des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 eine Rente zuerkannt ist, insofern ein interimistisches nennen, als dasselbe bezüglich der Rente kein unabänderliches ist, sondern unter Umständen späteren Modifikationen unterliegt; allein die Wirksamkeit eines solchen Urtheils ist nicht durch den Fortbestand der ursprünglichen thatsächlichen Verhältnisse bedingt, sondern dasselbe wirkt unbedingt fort, bis unter gewissen genau vorgezeichneten Voraussetzungen eine Sistirung dieser Wirkung herbeigeführt wird. Diese Voraussetzungen sind einerseits der Eintritt wesentlicher Veränderungen in den für die seinerzeitige Zuerkennung der Rente und ihrer Höhe maassgebend gewesenen Verhältnissen, andererseits die Forderung einer Aufhebung oder Minderung, Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente seitens des Verpflichteten oder Rentenbesitzers in einer vom Gesetze vorausgesetzten Form. — Wird eine Aenderung des Urtheils nicht gefordert, so bleibt die, wenn auch nur interimistische Wirkung desselben unbeschadet aller thatsächlichen Veränderung der Verhältnisse bestehen — erst mit dem Hinzutreten der weiteren gesetzlichen Voraussetzung einer auf Abänderung gerichteten Forderung ist das weitere Moment gegeben, durch welches die Wirksamkeit des früheren Urtheils „jederzeit“ gehemmt und die Aenderung herbeigeführt werden kann. — Zu welch unannehmbaren Konsequenzen das Rückdatiren der erst später geforderten Aenderung der Rente auf die Zeit des Eintritts der Aenderung der Verhältnisse besonders gegenüber dem gutgläubigen Verletzten führen würde, der die ihm zugesprochene Rente im Vertrauen auf das erstrittene Urtheil verzehrt hat, ohne dass ihm ein Verlangen auf Fortfall oder Minderung der Rente bekannt geworden war, hat das Reichsgericht gleichfalls schon in früherer Entscheidung erörtert. Mit der nach Aenderung der thatsächlichen Verhältnisse zugestellten Klage ist aber die Aenderung so, wie § 7 des R.-Haftpfl.-G. dies voraussetzt, gefordert, und zwar in legaler, den Gegner bindenden Weise. — Wenn auch das Gesetz nicht ausdrücklich vorschreibt, dass die Klage ohne Verzug nach Eintritt der Veränderung erhoben werde, dies vielmehr „jederzeit“, also nach Ermessen des Klägers geschehen kann, so ist doch damit nicht ausgeschlossen, dass die Wirkung einer Sistirung des früheren Urtheils erst mit Eintritt der im Gesetze betonten Voraussetzung der Forderung eines abändernden Urtheils herbeigeführt werden kann. Sache des klagenden Theils ist es, durch rechtzeitige Erhebung und Zustellung der Klage seine Rechte zu wahren. Die Besorgniss, dass der Gegner durch Verhinderung der Zustellung die Ansprüche des Berechtigten zu vereiteln oder zu verzögern vermöge, kann nicht getheilt werden. Für den Fall einer ungesetzlichen Verweigerung der Annahme der Zustellung oder etwaiger heimlicher Entfernung bezw. unbekannten Aufenthalts der Gegenpartei würden §§ 170, dann 186 ff. der Civ.-Pr.-O. die nöthigen Mittel an die Hand geben, um eine Schädigung der klagenden Partei zu vermeiden.“ (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. Oktober 1890; Jurist. Wochenschr. 1890 S. 378 f.)

Zulässigkeit des Verzichts eines Beamten einer verstaatlichten Eisenbahn auf Rechte gegen die Pensionskasse der Bahn, wenn dieser Verzicht durch Androhung der Kündigung oder der Ausschliessung von Gehaltsaufbesserung veranlasst ist. — Soweit es sich um die angebliche Bedrohung seiner vorgesetzten Behörde mit der Ausschliessung von der Gehaltsaufbesserung handelt, erübrigt sich ein Zurückgehen auf den § 38 Theil I Titel 4 des Allgemeinen Landrechts. Die Anfechtung des Abkommens wegen eines durch diese Drohung ausgeübten Zwanges ist schon mit Rücksicht auf die Vorschrift des § 40 ebenda für ausgeschlossen zu achten, nach welcher die angedrohte Entziehung eines Vortheils, welchen der Drohende zwar zugedacht, aber noch nicht eingeräumt hatte, die Willenserklärung des Bedrohten niemals unkräftig macht. Dass der Kläger nach dem von ihm mit der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft geschlossenen Vertrage, in welchen der Staat eingetreten ist, einen Rechtsanspruch auf Gehaltserhöhung hatte, ist nicht festgestellt und auch vom Kläger in den Instanzen nicht behauptet worden. Es ist deshalb davon auszugehen, dass für den Kläger nur eine Hoffnung auf Erlangung einer Gehaltsaufbesserung bestand, und wenn ihm solche auch ausdrücklich oder stillschweigend in Aussicht gestellt sein mochte, so lag es doch in der freien Willensentschliessung der Gesellschaft und demnächst des Staates, ob sie den Kläger dieses in Aussicht gestellten Vortheils theilhaftig werden lassen wollten oder nicht. Es treffen also die Voraussetzungen des § 40 a. a. O. zu, und danach finden die Ausführungen der Revision bei diesem Punkte ihre Erledigung. Dass die Versagung der Gehaltsaufbesserung, oder die Bewilligung einer solchen nur unter bestimmten Bedingungen, den guten Sitten widersprochen haben würde und insofern die geschehene Androhung eine Unsittlichkeit involvirt habe, kann dem zwischen Parteien bestandenen Vertragsrechte gegenüber nicht als zutreffend anerkannt werden.

Ob die — weiter behauptete — Drohung mit der Kündigung des Dienstvertrages die Anfechtung begründet, ist nach § 38 a. a. O. zu beurtheilen. Auch hier ist dem Berufungsrichter beizutreten, welcher in dieser Drohung einen die Willenserklärung des Klägers entkräftigenden Zwang nicht findet. Für die Auslegung des § 38 im Sinne der Revision spricht weder der Wortlaut noch der Zusammenhang des Gesetzes. Im Gegensatze zu der Vorschrift des § 35 ebenda, welche eine Bedrohung mit der Ausnutzung eines publizistischen Rechts zur Aneignung von Privatvortheilen im Auge hat und bestimmt, dass eine derartige Bedrohung in der Regel die Vereitelung der Willenserklärung zur Folge haben soll, bezieht sich der § 38 auf die Drohung mit der Ausübung einer dem Drohenden zustehenden privatrechtlichen Befugniss (zu vergleichen Förster-Eccius, Theorie und Praxis Bd. 1 § 29, Dernburg, Preussisches Privatrecht Bd. 1 § 112). Nur insoweit ist der Tragweite des § 38 eine Grenze gesetzt. Innerhalb dieser Grenze ist die Vorschrift nicht eingeschränkt; vielmehr kommt sie jedem zustatten, welcher sich dem Erklärenden gegenüber der Drohung bedient, ein ihm zuständiges Recht gesetzmässig gebrauchen zu wollen. Das Gegentheil ist in dem, von der Revision in Bezug genommenen Urtheile des Reichsgerichts vom 29. Januar 1885 (mitgetheilt in Gruchot's Beiträgen Bd. 29 S. 384), welchem ein von dem gegenwärtigen wesentlich verschiedenes Sachverhältniss zu Grunde lag, nicht ausgesprochen. Als eine Ausnahme ist nur der Fall anzuerkennen, wenn der Handelnde mit der Drohung den Zweck verfolgt, sich einen rechtswidrigen Vermögensvortheil zu verschaffen. Alsdann widerstreitet die Drohung den Geboten der Sittlichkeit und kann um deswillen den Schutz des Gesetzes nicht finden. — Wird nun aber von jener Auslegung des § 38 ausgegangen, so ist es unbedenklich, dass sich die behauptete Androhung der Kündigung nicht als ein das fragliche Abkommen entkräftender Zwang darstellt. Denn unbestritten stand der Staatsverwaltung das Recht zu, den mit dem Kläger geschlossenen Vertrag jederzeit aufzukündigen, und wenn dieselbe unter solchen Umständen den Kläger vor die Alternative stellte, entweder in die von ihr angestrebte anderweite Regelung des Dienstverhältnisses einzuwilligen, nämlich mit der Uebernahme in den unmittelbaren Staatsdienst, einerseits unter Erwerbung der damit verbundenen Vortheile, andererseits unter theilweiser Aufgabe seiner nach dem Privatdienstverhältnisse bestehenden Pensionsansprüche, sich einverstanden zu erklären, oder der Kündigung des Vertrages gewärtig zu sein, so hat die Verwaltung damit nur ihren Entschluss dem Kläger kundgegeben, sofern er das gestellte Anerbieten nicht acceptirte, von dem ihr kontraktlich zustehenden Rechte der Kündigung Gebrauch machen, also sich ihres Rechts gesetzmässig bedienen zu wollen. Die Annahme, dass die Behörde bei ihrem Vorgehen die Erlangung eines rechtswidrigen Vermögensvortheils bezweckt hat, ist ausgeschlossen. Der Inhalt des Verstaatlichungsvertrages begründet keine andere Auffassung. Der Staat ist nach diesem Vertrage hinsichtlich der von der Gesellschaft mit den Beamten geschlossenen Verträge lediglich an die Stelle der Gesellschaft getreten, und auch diese würde un-

bedenklich befugt gewesen sein, eine Abänderung der bestehenden Verträge durch Androhung der Kündigung derselben herbeizuführen. Von einem Verluste wohlerworbener Rechte auf Seite des Klägers, wie die Revision unterstellt, kann nach Lage der Sache nicht die Rede sein. Der volle Pensionsanspruch nach Maassgabe des ursprünglichen Statuts stand dem Kläger nur in der Voraussetzung zu, dass der Dienstvertrag bestehen blieb. Machte die Gesellschaft oder der Staat von dem Rechte der Kündigung Gebrauch, so hatte der Kläger hinsichtlich der Pension und der geleisteten Beiträge nur einen Anspruch nach Maassgabe des § 6 des Statuts. Dass aber dieser Anspruch dem Kläger streitig gemacht ist und ihm von der Staatsverwaltung die Nichterfüllung ihrer Verpflichtung nach dieser Richtung angedroht worden, ist klägerischerseits nicht behauptet.

(Urtheil des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 16. Oktober 1890 in Sachen des Stationsassistenten K. wider die vereinigte Pensionskasse ehemaliger Beamten der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft.)

Verschiedenes.

Internationale Elektrotechnische Ausstellung in Frankfurt a. M. 1891.

Man schreibt uns: Nachdem von einer Vertheilung von Preisen oder Prämien an die Aussteller abgesehen worden ist, hat der Vorstand der elektrischen Ausstellung beschlossen, auf Grund der von einer wissenschaftlich-technischen Prüfungskommission vorzunehmenden Messungen und Untersuchungen einen Bericht zu veröffentlichen, in welchem einerseits das Resultat der wissenschaftlichen Untersuchungen, andererseits eine kritische Beschreibung und Begutachtung der bedeutenderen Ausstellungsgegenstände der einzelnen Abtheilungen enthalten sein wird. Die wissenschaftliche Prüfungskommission wird aus den hervorragendsten Fachmännern des In- und Auslandes zusammengesetzt sein: das Ehrenpräsidium derselben hat der Präsident der physikalisch-technischen Reichsanstalt, Herr Geheimrath Professor Dr. von Helmholtz übernommen. Die Prüfungskommission wird aus 9 Abtheilungen bestehen: I. Abtheilung: Erzeugung und Vertheilung der Elektrizität. II. Abtheilung: Elektrische Beleuchtungstechnik. III. Abtheilung: Dampfmaschinen und Kessel. IV. Abtheilung: Gas-, Heissluft-, Petroleum- und andere Motoren. V. Abtheilung: Elektrochemie. VI. Abtheilung: Elektromedizin. VII. Abtheilung: Telegraphie, Telephonie und Signalwesen. VIII. Abtheilung: Elektrische Eisenbahnen und Schiffe. IX. Abtheilung: Technische Ausstellungsbauten.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Versetzt sind der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Bassel von Köln nach Frankfurt a/M. unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte daselbst und die Regierungs-Baumeister Bund und Thomas von Köln in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau.

Berichtigung. In dem Aufsatz „Die Verkehrsstörungen durch Hochwasser usw." in Nr. 2 d. Ztg. muss auf Seite 14 Spalte 2 der Schlusssatz des 3. Absatzes von unten lauten: „Infolge dessen musste auf der Strecke Welver-Dortmund Rh.-Hagen Rh. und zum Theil auch auf der Strecke Hagen Rh.-Gerresheim Rh. Nachtdienst eingerichtet werden."

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Abbruch einer Eisenbahnstrecke.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau ist die seit dem 1. Oktober v. J. — dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Karf-Radzionkau — von Station 13,010 bis 20,761 mit einer Länge von 7,751 km ausser Betrieb gesetzte Bahnstrecke Karf-Tarnowitz nunmehr abgebrochen worden.

Berlin, den 13. Januar 1891. (87)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 15. Januar d. J. ab erhält die an der Eisenbahnstrecke Troisdorf-Niederlahnstein belegene Station Honnef die Bezeichnung „Honnef (Rhein)" und die an der Eisenbahnstrecke Köln-Giessen belegene Station Hennef die Bezeichnung „Hennef (Sieg)".

Köln, den 3. Januar 1891. (88)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

3. Verkehrsstörungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Mit Bezug auf § 14 des Vereins-Wagen-Uebereinkommens wird zur Kenntniss gebracht, dass die Eisenbahn-Schiffbrücke bei Speyer seit 31. Dezember v. J. wegen Eisgangs wiederum abgeführt ist. (89)

Ludwigshafen a/Rh., d. 6. Januar 1891.
Die Direktion.
von Lavale.

Betrieb auf Strecke Zajonczkowo-Löbau wegen Schneeverwehung bis auf weiteres eingestellt.

Danzig, den 9. Januar 1891. (90)
Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Infolge Schneeverwehung musste in der Strecke St. Peter-Fiume vom 8. d. Mts. der Gesammtverkehr in der Strecke Wien-Neustadt, Meidling-Pottendorf, Neustadt-Grammat-Neusiedl, Neustadt-Kanizsa und Alba-Pragerhof vom 9. d. Mts. der Frachtenverkehr und in der Strecke Laibach-Nabresina vom gleichen Tage der Gesammtverkehr eingestellt werden.

Die Behebung der Verkehrstörung dürfte voraussichtlich in 6 Tagen erfolgen.

Auf Grund des § 14 al. 3 und 4 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung wird dies hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Wien, am 10. Januar 1891. (91)
Die Generaldirektion.

4. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Die durch Bekanntmachung vom 7. d. Mts. mitgetheilte Verkehrsunterbrechung auf der Strecke Blankenburg-Tanne ist wieder aufgehoben. (92)

Blankenburg/Harz, den 8. Jan. 1891.
Die Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.
A. Schneider.

5. Güterverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Aufhebung der Station Tondern A als Tarifstation für Leichen, Fahrzeuge, lebende Thiere und Güter. Mit dem 1. März d. J. wird die bisherige Staatsbahnstation Tondern (A) als Tarifstation für Leichen, Fahrzeuge, lebende Thiere und Güter (Stückgut und Wagenladungen) aufgehoben. Dieselbe bleibt vorläufig Haltepunkt für den Personenverkehr und Ladestelle für den Wagenladungsverkehr.

Von dem gedachten Tage ab werden die gesammten für Tondern bestimmten Transporte an Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern der bisherigen Marschbahnstation Tondern (M) überwiesen werden.

Die Ueberführung von Wagenladungen behufs Entladung auf dem Haltepunkt Tondern wird nur bei Frachtbrief-Vorschrift oder auf Grund ausdrücklichen Antrages nach Eingang erfolgen. — Für die Zustellung ist eine Gebühr von 50 ₰ für jeden Wagen zu zahlen. Dasselbe gilt für den Versand von dem Haltepunkt Tondern. —

Erhöhungen der Tarifsätze für Tondern treten nur insoweit ein, als sich die kürzesten Entfernungen über Tingleff ergeben, da in diesen Fällen das 0,85 km lange Verbindungsgeleis zwischen Tondern A und Tondern M den bisherigen Entfernungen zuzurechnen ist.

Altona, den 14. Januar 1891. (93)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vereinigung des Güter-Abfertigungsdienstes auf der Station Heide. Mit dem 1. Februar d. J. wird auf der diesseitigen Station Heide der bisher für die Strecken der vormaligen Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und Westholsteinischen Bahn daselbst getrennt behandelte Güter-Abfertigungsdienst vereinigt. In den tarifarischen Verhältnissen dieser Station tritt durch diese Maassregel eine Aenderung nur insoweit ein, als die bisher üblichen Stationsbezeichnungen Heide M (Marschbahn) bezw. Heide W. H. (Westholstein) vom gedachten Tage ab hinfällig und durch die einfache Stationsbezeichnung Heide (ohne Zusatz) ersetzt werden.

Dagegen bleiben die für diese Station z. Zt. gültigen Frachtsätze und Leitungsvorschriften hierdurch unberührt und bis auf weiteres unverändert in Kraft.

Altona, den 9. Januar 1891. (94)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Tiroler Güterverkehr. Am 1. Februar 1891 tritt der Nachtrag VI zu Theil II des Gütertarifes vom 15. November 1885 in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs bezw. der Nachträge I—V enthält.

München, den 8. Januar 1891. (95)
Generaldirektion
der K. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrh.)-Berlin. Mit dem 1. März 1891 gelangt der Ausnahme-Frachtsatz für Schwefelkies zwischen Lintorf, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) einerseits und Görlitz, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, andererseits zur Authebung; von diesem Tage ab kommt an Stelle dieses Ausnahme-Frachtsatzes der Satz des regelrechten Spezialtarifs III zur Anwendung.

Berlin, im Januar 1891. (MG96)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Oldenburg-Berlin. Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. treten nach den Weserhafenstationen Brake, Elsfleth und Nordenhamm anderweite, ermässigte Frachtsätze für Braunkohlen-Darrsteine bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation in Kraft. Ueber die Höhe der Sätze ertheilt das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 7. Januar 1891. (MG97)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Hannover-Berlin. Am 15. Januar d. J. gelangt ein Nachtrag III zur Ausgabe. Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs bezw. der Nachträge I und II zahlreiche Ermässigungen in den Entfernungen etc. sowie neue Ausnahme-Frachtsätze für verschiedene Artikel.

Druckexemplare sind zum Preise von 0,35 *M.* durch die Verbandstationen sowie durch das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, im Januar 1891. (MG98)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Saarau, Soltau und Odenkirchen in den Verband einbezogen und die Station Offenbach mit Frachtsätzen der Klasse 12 (Papier und Pappe etc.) versehen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betr. Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 10. Januar 1891. (99)
Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Der seit 1. August 1885 bestehende Ausnahme-Frachtsatz von 1,89 *M.* für 100 kg, welcher für die Beförderung von grobem Packpapier in Ladungen von 10 000 kg von Lastau nach Aschaffenburg transit bei Aufgabe mit direkten Frachtbriefen für Frankreich eingeführt worden war, wird mit Gültigkeit vom 1. März d. J. aufgehoben.

Dresden, am 12. Januar 1891. (100)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe der Nachträge 18 zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. Februar 1891 kommen zu den Tarifheften 1 und 2 die 18. Nachträge zur Einführung. Dieselben enthalten Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs III zwischen der Station Stolberg-Rottleberode des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und verschiedenen Oesterr. Stationen, zwischen Zeitz (Bezirk Erfurt) und Pecek, sowie Merseburg und Carlsbad, ferner Ausnahme-Frachtsätze für Holz des Spezialtarifs II zwischen Delitzsch einerseits und Königswart und Plan-Tachau andererseits. Auch werden durch diese Nachträge die in den Nachträgen 17 enthaltenen Kurszuschläge des Ausnahmetarifs 8 für Prag etc. dahin geändert, dass dieselben bei einzelnen Deutschen Stationen ausser Ansatz bleiben. Endlich wird durch Nachtrag 18 zu Heft 2 der im Nachtrag 16 enthaltene Kurszuschlag im Ausnahmetarif 11 (Eisen, roh etc.) bei den Stationen Komotau der Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Bahn mit Gültigkeit vom 1. März 1891 ab von 0,01 auf 0,02 *M.* für 100 kg erhöht.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei den Verbandstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 31. Dezember 1890. (101)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze zwischen Gittelde einerseits und Sulzbach am Main und Miltenberg andererseits. Für den Verkehr zwischen der Station Gittelde des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg einerseits und den Bayerischen Stationen Sulzbach a/M. und Miltenberg andererseits gelangen am 15. Januar d. J. direkte Frachtsätze zur Einführung, über welche die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirektion Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 8. Januar 1891. (102)
Königliche Eisenbahndirektion, als betriebführende Verwaltung.

Staatsbahn-Verkehr Berlin-Erfurt und Lokalverkehr des Direktionsbezirks Erfurt. Am 15. Januar 1891 erscheint Nachtrag 29 zum Staatsbahn-Gütertarife Berlin-Erfurt. Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, neue Tarifkilometer für die Haltestellen Deuben b. Zeitz und Theissen, abgeänderte Entfernungen und Berichtigungen. Die eintretende Erhöhung einiger Entfernungen um 1 km gelangt am 1. März d. J. zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst der neue Nachtrag käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 10. Januar 1891. (103)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Importtarif nach Russland, Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Heft IV. Mit Gültigkeit vom 1/13. Januar alten/neuen Stils 1891 ist zu dem vorbezeichneten Tarif ein Berichtigungsblatt herausgegeben, welches ausser einfachen Berichtigungen folgende Aenderungen des Tarifs enthält:

1. Auf dem mit der Ueberschrift „Zur Beachtung" dem Heft IV vorgedruckten rothen Blatt bleibt ausser obiger Ueberschrift nur der letzte Absatz stehen, während der erste und zweite Absatz zu streichen sind.
2. Die in den Tariftabellen ab Schnittpunkt östlich enthaltenen Schnittfrachtsätze im Verkehr nach den anderen Russischen Statio- ausser St. Petersburg, Moskau, Wjäsma, Smolensk und Minsk, nach welchen letzteren fünf Stationen der Tarif bereits vom 20. Dezember 1890 alten/1. Januar 1891 neuen Stils gilt, treten mit dem in dem Berichtigungsblatt enthaltenen Abänderungen vom 1/13. Januar alten/neuen Stils 1891 in Kraft, jedoch mit Ausnahme der Frachtsätze nach Bachmatsch, Bobruisk, Karatschew und Melitopol, welche vier Stationen ausgeschlossen und daher in den Tariftabellen zu streichen sind.
3. Vom 1. März 1891 neuen Stils ab tritt eine dahingehende Verkehrseinschränkung ein, dass der Artikel „Baumharz, nicht besonders genanntes" von der Beförderung im direkten Verkehr nach Russland ausgeschlossen wird.

Abdrücke des Berichtigungsblattes können die Besitzer des vorbezeichneten Tarifhefts IV unentgeltlich von den Tarifverkaufsstellen beziehen.

Bromberg, den 8. Januar 1891. (104)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar l. J. wird die Station Deutsch-Lissa der Kgl. Eisenbahndirektion Berlin in den Verbandsverkehr einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 7. Januar 1891. (105)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Die im Preussisch-Russischen Verbandtarif vom 1. November 1888 enthaltenen Frachtsätze für Prostken transito finden von sogleich bereits Anwendung, wenn die Sendungen nach Prostken transito adressirt aus Russland eingehen und von Prostken nach den im Tarif genannten Deutschen Stationen weiterbefördert werden. (106H&V)
Direktion.

Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Nachtrag II zum Lokaltarif Heft 1. Der bereits publizirte Nachtrag II zu dem gesellschaftlichen Lokaltarife Theil II Heft 1 für den Verkehr zwischen Stationen der gesellschaftlichen Oesterr. Linien einerseits u. den gesellschaftlichen Ungar. Linien andererseits tritt mit dem 15. l. Mts. nicht in Kraft.

Der Tag der Einführung dieses Nachtrags wird später bekannt gemacht werden.

Wien, am 10. Januar 1891. (107)

6. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft: K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn. Einführung direkter Fahrkarten. Mit 1. Februar 1891 tritt eine Tarif- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn andererseits in Kraft.

Exemplare dieser Tabelle sind um den Preis von 10 kr. per Stück bei der kommerziellen Direktion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien zu haben.

Wien, am 1. Januar 1891. (108)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, auch namens der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

7. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Nachstehende, in den Vorjahren ausgelooste Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874 sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt:

I. Aus der Verloosung zum 1. April 1884
(abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe I Nr. 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1884)
à 300 ℳ: Nr. 8255.

II. Aus der Verloosung zum 1. April 1888
(abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 8 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1888)
à 300 ℳ: Nr. 7992.

III. Aus der Verloosung zum 1. April 1889
(abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 10 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1889)
à 1500 ℳ: Nr. 2639 2761 2868 3215.
à 300 ℳ: Nr. 9359.

IV. Aus der Verloosung zum 1. April 1890
(abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 12 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1890)
à 1500 ℳ: Nr. 1873 2058.
à 300 ℳ: Nr. 3738 8849 9776 10202 12113.

Die Verzinsung der vorbezeichneten Obligationen hat mit den angegebenen Terminen, zu welchen die Ausloosung erfolgt ist, aufgehört.

Magdeburg, den 7. Januar 1891. (109)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verloosung. Am 2. Januar 1891 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende
Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874
ausgeloost worden:
à 3000 ℳ: Nr. 117 160 260 290 377 389 455 501 550 618 620 748 835 857 1035 1062.
à 1500 ℳ: Nr. 1115 1258 1269 1470 1534 1693 1699 1843 1882 1907 1923 2033 2034 2035 2050 2209 2289 2314 2342 2345 2389 2427 2432 2460 2496 2522 2574 2585 2619 2725 2740 2742 2767 2793 2832 2847 2854 2894 2897 2915 2972 3171 3226 3255 3278 3337 3378 3413 3436 3493.
à 300 ℳ: Nr. 3603 3890 3902 3961 3964 4089 4193 4240 4330 4478 4648 4665 4673 4693 4719 4806 4848 4908 4930 5011 5034 5090 5120 5140 5226 5239 5289 5380 5711 5712 5789 5790 5834 5846 5922 5997 6085 6483 6634 6669 6746 6876 6971 6984 7088 7145 7164 7166 7259 7659 7681 7876 7878 8104 8130 8160 8249 8323 8372 8421 8703 8768 8792 9037 9189 9217 9454 9483 9493 9605 9886 9967 10023 10059 10265 10282 10578 10766 10879 10904 10938 10963 11011 11196 11212 11229 11281 11282 11324 11402 11409 11467 11569 11638 11698 11701 11765 11798 11832 11843 11901 12002 12032 12042 12052 12240 12248 12337 12421 12432.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe II Nr. 14 bis 20 und Anweisungen sind vom 1. April 1891 ab
bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst
zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen. Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 7. Januar 1891. (110)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Ein unverheiratheter Stations-Assistent oder ein für diese Stelle befähigter Beamter zum baldigen Eintritt gesucht. Meldungen unter Beifügung des Lebenslaufes und Zeugnissabschriften unter P. 10 an die Exped. dieses Blattes. (111)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 5. 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen
1. [illegible]
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) [illegible] Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. [illegible] übrigen Staaten [illegible] 23 Mk. praenumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.
[illegible] der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
[illegible]
Insertionspreis
für die 2gespaltene Petitzeile oder deren [illegible]
2400 Beilagen in Quart werden den von den [illegible] Verwaltungen und den [illegible] Exemplaren für 12 Mark b[illegible]
[illegible] Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 89

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 17. Januar 1891.

Inhalt:

Rimrott'sche Doppellokomotiven.

In der letzten Zeit wurde in dieser Zeitung wiederholt über Duplexlokomotiven verhandelt. In einer Reihe von Aufsätzen A. Brunner's (vergl. Nr. 100 Jahrg. 1888, Nr. 12 und 33 Jahrg. 1889) ist der Begriff „Duplexlokomotive" festgestellt und die Geschichte dieser Lokomotivart sowie deren Verwendung und Verwendbarkeit dargelegt worden.

Die Frage der Verwendbarkeit ist in der Folge von demselben Verfasser, einem unermüdlichen Vorkämpfer für diese Lokomotivgattung und anderen Verbesserungen auf dem Gebiete des Lokomotivbaues, wiederholt und erschöpfend in dieser Zeitung besprochen worden (Nr. 76 und 89 Jahrg. 1889 sowie Nr. 6, 23, 44 und 69 Jahrg. 1890).

Ganz unabhängig von diesen Erörterungen wurde demnächst auch in den „Glaser'schen Annalen für Gewerbe und Bauwesen" (Nr. 289 vom 1. Juli 1889 und Nr. 306 vom 15. März 1890) die Bauart von Tenderlokomotiven für Bahnen mit starken Krümmungen und Steigungen beschrieben, welche unter die oben gekennzeichneten Duplexlokomotiven zu zählen sind; die Vorführung der letzteren Abarten in dieser Zeitung ist um so mehr erwünscht, weil hierdurch das Bild über die Entstehung und das Urheberrecht der modernsten Form der Duplexlokomotiven, wie es bisher aus dieser Zeitung geschöpft wurde, wesentlich ergänzt wird.

Die Frage der Urheberschaft der in Rede stehenden Doppellokomotiven und der Anwendung des Verbundsystems ist wie folgt zu beantworten:

Als die älteste Stammverwandte der in Rede stehenden Art der Doppellokomotiven ist (vergl. Brunner Nr. 100 S. 939 Jahrg. 1888 d. Ztg. und Birk im Auszuge „Glaser's Annalen" Nr. 319 S. 25 Jahrg. 1890) die für den Semmering-Wettbewerb 1851 gebaute Lokomotive „Neustadt" anzusehen, mit einem gewöhnlichen — aber langen — Lokomotivkessel, unter welchem 2 drehbare vierrädrige Motorgestelle, beide für Hochdruckdampf, angeordnet waren.

Tenderlokomotiven dieser Bauart mit 3 Achsen in jedem Drehgestell und getrennter Dampfzuführung zu jedem Motor haben unter dem Namen der Meyer'schen Doppellokomotive seit der Wiener Weltausstellung 1873 einige Verbreitung gefunden.

Nachdem Morandièr bereits 1866 das Verbundsystem für Lokomotiven vorgeschlagen hat („Organ f. d. Fortschritte d. Eisenbahnwesens“ S. 261 Jahrg. 1867) machte Mallet 1876 die erste Anwendung des Verbundsystems auf Lokomotiven und zwar bei 3 Tenderlokomotiven für die Linie Bayonne-Biarritz; unstreitig gebührt daher Mallet das Verdienst der Einführung der Verbundlokomotive. Die Verdienste von v. Borries um die weitere Ausbildung der Verbundlokomotive und Einführung derselben in Deutschland sind allgemein bekannt. Derselbe Mallet erhielt 1884 ein Französisches Patent auf eine Verbund-Doppeltenderlokomotive, bei welcher abweichend von Meyer nur eine Motorgruppe (für Niederdruck) im Drehgestell, die andere für Hochdruck, aber an dem fest mit dem Kessel verbundenen Hauptrahmen gelagert war. 1887 wurde dem Konsortium Lapage, von Borries und Worsdell ein Englisches Patent auf eine ganz ähnliche Doppellokomotive ertheilt. Auf Grund dieser Zeitfolge nimmt Brunner auf S. 940 Jahrg. 1888 d. Ztg. das Urheberrecht an der Verbund-Doppeltenderlokomotive für Mallet voll und ganz in Anspruch, sagt dann aber in einem folgenden Aufsatze (S. 114 Jahrg. 1889), dass bereits 1878 von F. Rimrott, z. Z. Eisenbahn-Bauinspektor und Vorstand der Hauptwerkstatt Halberstadt, sowie 1885 von Helmholtz in München ganz ähnliche Lokomotiven konstruirt worden seien, während Birk an der angegebenen Stelle noch der Systeme Flachat, Thouvenot und Fell-Thouvenot Erwähnung thut. Die Aehnlichkeit zwischen der Bauart Mallet und Rimrott ist bis auf die Verbundswirkung, welche in dem ersten 1879 entstandenen Entwurf der Doppeltenderlokomotive Rimrott's noch fehlt, so gross, dass es sich augenfällig um dieselbe Erfindung handelt, von Rimrott 1879 gemacht, ohne in ihrer Eigenschaft als Arbeit zum zweiten Preussischen Staatsexamen an das Licht der Oeffentlichkeit zu treten, von Mallet 1884 in einer Französischen Patentschrift niedergelegt.

Dass Rimrott 1879 keine Verbundwirkung bei seiner Doppellokomotive einführte, darf nicht Wunder nehmen, da die Anwendung der Verbundwirkung auf Lokomotiven nach dem Vorstehenden überhaupt noch in den Windeln lag, erst recht in Deutschland. Nachdem jedoch die Verbundwirkung bei Zwei-Cylinderlokomotiven infolge der Verdienste Mallet's sich bewährt hatte, lag deren Anwendung auf Vier-Cylinderlokomotiven nicht nur diesem, sondern auch anderen Lokomotivkonstrukteuren nahe.

Es bleibt ferner zu beachten, dass die Kurvenbeweglichkeit die wichtigste Eigenschaft der Doppeltenderlokomotive ist, da nur diese sie befähigt, das Verwendungsgebiet zu behaupten, für welches sie in Frage kommt, d. h. die Gebirgsbahnen.

„Ist daher“, wie Brunner auf S. 940 Jahrg. 1888 sagt, „die Doppel-Verbundtenderlokomotive eine hochbedeutende Konstruktion und stellt sie thatsächlich die grösste Errungenschaft dar, welche die Geschichte der Lokomotivbaukunst bis dahin zu verzeichnen hat“, und trägt diese Lokomotive gleichfalls nach Brunner's Worten

> „weil einfach und praktisch, den leuchtenden Stempel des Genies“,

so gilt dies hohe Lied nicht nur dem Französischen Ingenieur Mallet, sondern auch und zunächst dem Preussischen Ingenieur Rimrott. Während es jedoch Mallet bereits 1888 vergönnt war, seiner Erfindung in einer schmalspurigen Lokomotive auf den Werken Société Decauville Ainé in Petit Bourg bei Paris Leben zu geben, seither eine grössere Zahl von Schmalspurlokomotiven seiner Art in Betrieb zu setzen, sowie endlich 11 Vollbahnlokomotiven, darunter für den Gotthard (1 Stück) und die Schweizerischen Centralbahnen (6 Stück) in Bau zu geben, hat Rimrott noch keine Gelegenheit gefunden, nach seinen Plänen zu bauen.

Ueber die bisherigen Rimrott'schen Entwürfe und deren Entstehungsgeschichte geben die angeführten „Glaser'schen Annalen“ Aufschluss.

Im Jahre 1878 wurde dem Erfinder zur Ablegung der letzten Staatsprüfung im Maschinenbaufach die Aufgabe gestellt, eine Güterzuglokomotive von 6 500 kg Zugkraft bei 24 Stundenkm Geschwindigkeit zu entwerfen. Vergleichsweise sei erwähnt, dass beim Semmering-Wettbewerb eine Lokomotive gefordert wurde, welche über die grösste und zugleich mit den ungünstigsten Krümmungsverhältnissen (R = 190 m) verbundene Steigung von 25 ‰ bei einem Maximaldruck von 7 t und bei gewöhnlichen günstigen Witterungsverhältnissen eine Bruttolast von 140 t, ausschl. des etwa vorhandenen Tenders, mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 11,38 km in der Stunde regelmässig fortzuschaffen imstande sein müsse.

Wenn nun auch unter Zugrundelegung eines günstigen Reibungsbeiwerthes die Aufgabe durch den Entwurf eines Achtkupplers mit Schlepptender, wie solche auf der Semmering-, der Gotthard- und anderen Gebirgsbahnen verkehren, hätte gelöst werden können, so regte doch die s. Z. so viel besprochene Frage über die Höhe der Güter-Beförderungskosten auf Kanälen im Vergleich zu denjenigen auf Eisenbahnen den Kandidaten an, eine Lokomotive zu entwerfen, welche dazu beizutragen geeignet wäre, diese Güter-Beförderungskosten auf Eisenbahnen zu verringern und solche mehr und mehr in ein günstigeres Verhältniss zu denjenigen auf Kanälen zu bringen. Um dies zu erreichen, durfte der für die Lokomotive erforderliche Unter- und Oberbau keine hohen Kosten für Grunderwerb, Kunstbauten und Schienen beanspruchen. Die Belastung der einzelnen Achsen durfte ein gewisses Maass nicht überschreiten, und die Achsen selbst mussten sich in Geleiskrümmungen richtig und ohne Zwang einstellen, damit, wenn erforderlich, selbst Landstrassen mit starken Krümmungen und desgleichen Berglehnen für die Bahnlinie ausgenutzt werden konnten.

Unter diesen Gesichtspunkten entstand der Entwurf einer kurvenbeweglichen Doppeltender-Lokomotive, bei welcher jede Motorgruppe drei gekuppelte Achsen hat mit je 10—11 t Last bei gefüllten Kohlen- und Wasserkasten und bei einem Gesammtgewicht von 56 t, wenn die letzteren auf ¼ gefüllt sind, so dass in diesem Falle selbst bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, entsprechend einem Reibungsbeiwerthe von $^1/_9$—$^1/_{10}$, noch eine Zugkraft von 6 500 kg ausgeübt werden kann.

Die Verhältnisse des Kessels sind derart, dass bei einer stündlichen Geschwindigkeit von 24 km die zur Erzeugung der verlangten Zugkraft nothwendige Dampfmenge bei günstigem Kohlenverbrauch andauernd entwickelt wird; die Lokomotive eignet sich zum Durchfahren von Geleiskrümmungen mit 120 m Halbmesser.

Mit der vorderen der zwei gesonderten Dampfmaschinen ist der Kessel fest verbunden, der überhängende Theil des Kessels legt sich mit dem Feuerkasten auf die zweite Maschine beweglich auf. Im theoretischen Schnittpunkte der Längsachsen ihrer Radstände sind beide Motoren durch Vermittelung eines Zapfens usw. derartig mit einander verbunden, dass sich dieselben in Geleiskrümmungen ohne Zwang dem jeweiligen Durchmesser der letzteren entsprechend einstellen können.

Um dies zu erreichen, ist der Feuerkasten pendelartig am Rahmen des zweiten Motors aufgehangen. Die freie Verschiebung der beiden Motoren gegeneinander, nöthig beim Einfahren in Kurven und Steigungen, beziehentlich umgekehrt und bei Geleisüberhöhungen, wird erzielt durch Ausbildung des Drehzapfens und der Zapfen des Pendels zu Kugelzapfen.

Die Einzelheiten der Dreh- und Pendelvorrichtung sind derart, dass ein Nachstellen der Lager und die richtige Einstellung der Motoren gegen einander jeder Zeit leicht ausführbar ist.

Falls an der Dreh- oder Aufhängevorrichtung Brüche eintreten sollten, was jedoch bei der geringen Beanspruchung der Theile fast ausgeschlossen ist, treten Nothkuppelungen und unter der Feuerkiste keilförmige, nachstellbare Unterstützungen in Wirksamkeit und verhüten plötzliche Betriebsstörungen.

Letztere Unterstützungen dienen gleicher Zeit zur Begrenzung der Verschiebbarkeit der beiden Motoren gegen einander.

Die beschriebene Aufhängung ist gewählt zur Erzielung

1. eines ruhigen, sicheren Ganges der Lokomotive durch die Auflagerung des Kessels in drei Punkten,
2. einer sanften und richtigen Einstellung in die Krümmungen und Wiedereinstellung in die Geraden.

Das überhängende Gewicht des Kessels wird hierbei um die Pfeilhöhe des Ausschlagbogens der Pendel gehoben (hierbei handelt es sich um höchstens 1 cm) und stellt in den Geraden die gegenseitige Stellung der Motoren in vollkommenster Weise wieder her.

An Stelle der Pendelaufhängung kann jederzeit, sofern sich irgend welche Anstände ergeben sollten, eine veränderte Auflagerung des Feuerkastens durch Rollen und keilförmige Schlitten angewendet werden, für welche Rimrott gleichfalls Einzelheiten angibt.

In den auf die Fertigstellung dieses Entwurfes folgenden Jahren hatte gerade die amtliche Thätigkeit als Betriebs-Maschineninspektor auf den am stärksten geneigten und gekrümmten Bahnstrecken des Direktionsbezirks Elberfeld dem Erfinder nahegelegt, welchen leistungserhöhenden und Oberbau schonenden Werth die Verwendung stärkerer kurvenbeweglicher Lokomotiven auf derartigen Strecken habe. Nachdem inzwischen auch die Verbundwirkung bei zweicylindrigen Lokomotiven infolge der von v. Borries'schen Bestrebungen bereits nennenswerthe Erfolge aufzuweisen hatte, lag es nahe, der weiteren Bearbeitung der viercylindrigen Tenderlokomotive das Verbundsystem zu Grunde zu legen, welches bei Anbringung der Niederdruckcylinder an dem ausser fester Verbindung mit dem Kessel stehenden Motor den nicht zu unterschätzenden Vortheil bot, dass die bewegliche Dampfzuleitung nur dem geringer gespannten Dampfe dient.

In diesen Grundzügen stand das neue Projekt fest, als Brunner 1888 in der Vereinszeitung von der Mallet'schen Konstruktion der kurvenbeweglichen Verbund-Doppeltenderlokomotive berichtete. Seither hat Rimrott sich mit der weiteren Ausbildung seiner Konstruktion zwar sehr viel befasst, jedoch „der Noth, nicht dem eigenen Triebe folgend" nur mit dem zeichnenden Griffel, nicht mit dem schaffenden Stichel, weil es, wie schon gesagt, bisher am nöthigsten, an der Gelegenheit zur Ausführung fehlte.

Die Hauptabmessungen dieser Entwürfe sind folgende:*)

Hauptabmessungen	Doppel-Verbundtenderlokomotive				
	für normale Spur			für schmale Spur	
	für gemischten Dienst	für Güterzüge	für Personenzüge	750 mm	1 000 mm
Ganze Länge zwischen den Buffern	11 320 mm	11 675 mm	12 238 mm	6 000 mm	10 000 mm
Gesammtradstand	6 020 „	6 325 „	8 350 „	3 820 „	5 600 „
Radstand des I. Motors	1 600 „ (2 achsig)	1 350 „ (2 achsig)	3 000 „ (2 achsig ungekuppelt)	1 160 „ (2 achsig)	1 700 „ (2 achsig)
„ „ II. „	1 800 mm (2 achsig)	2 700 mm (3 achsig)	2 300 mm (2 achsig gekuppelt)	1 160 mm (2 achsig)	1 700 mm (2 achsig)
Entfernung der Mitte der Radstände vom Drehpunkte	2 160 mm	2 150 mm	2 850 mm	1 330 mm	1 950 mm
Entfernung der Aufhängung der Feuerkiste vom Drehpunkte	2 160 „	der Kessel ist am Feuerkasten mit dem hinteren Motor fest verbunden und am Langkessel auf dem vorderen Motor quer beweglich gelagert.			
Gewicht der Lokomotive (betriebsfähig)	55 500 kg	62 000 kg	52 000 kg	29 000 kg	40 000 kg
„ „ „ auf jeder Achse annähernd gleich	14 000 „	12 250 kg I. Motor 12 500 „ II. „	14 000 „ Laufachse 10 000 kg	7 500 kg I. Motor 7 000 „ II. „	1 000 „
Inhalt der Wasserbehälter	7,0 cbm	6 8 cbm	6 cbm	2,3 cbm	3,8 cbm
„ „ Kohlenbehälter	3 500 kg	3 000 kg	3 000 kg	0,4 „	1 200 kg
Rostfläche	2 qm	2 2 qm	1.9 qm	0,7 qm	1.2 qm
Heizfläche der Feuerkiste	7,5 „	8.2 „	7,5 „	4,1 „	6 5 „
„ „ Siederohre	132.5 „	145,8 „	102.5 „	51,5 „	73,5 „
Gesammtheizfläche	140,0 „	154.0 „	110,0 „	55.6 „	80,0 „
Durchmesser der Cylinder, vordere	420 mm	600 mm	740 mm (1 Cylinder)	315 mm	480 mm
„ „ „ hintere	594 „	450 „	420 mm	220 „	340 „
Entfernung der Cylindermitten	2 400 „	2 030 „	2 030 „	1 200 „	1 800 „
Kolbenhub	620 „	620 „	580 „	360 „	500 „
Raddurchmesser	1 400 „	1 200 „	1 700 „	800 „	1 050 „
Grösste Zugkraft beim Anfahren (Reibungsbeiwerth 1 : 6,5)	8 500 kg	9 540 kg	6 460 kg	4 460 kg	6 100 kg
Zugkraft bei verschiedenen Geschwindigkeiten	4700 kg/40 km 2968 kg/60 km —	5 600 kg / 40 km — —	3 000 kg / 60 km 2 700 kg / 70 km 2 500 kg / 80 km	— — —	— — —
Kleinster zulässiger Kurvenhalbmesser	100 m	150 m	150 m	40 m	80 m

*) Vergl. auch Glaser's „Annalen für Gewerbe und Bauwesen" 1890, Nr. 306 S. 141.

Zur weiteren Kennzeichnung der Entwürfe diene noch:

Entwurf für gemischten Dienst. Die Lokomotive hat wegen des Raumbedarfs am Feuerbuchsende Hall'sche Kurbeln, auch Allan' Aussensteuerung. Die seitlichen Wasserbehälter sind durch Gummischläuche verbunden und vorne mit Kessel und Motorgestell, hinten ebenso wie die Kohlenkasten nur am Motorgestell befestigt. Der Dampfdruck beträgt 12 Atm.; der Dampf gelangt auf die gebräuchliche Weise zum Hochdruck-Cylinderpaar, von diesem durch den unter dem Kessel liegenden röhrenförmigen Sammler (receiver, Verbinder) in die Niederdruckcylinder, welche gleich grossen Hub, also den doppelten Querschnitt der Hochdruckcylinder haben, und aus diesen durch besondere Rohre ins Blasrohr. Während der Verbinder sorgfältig vor Abkühlung geschützt ist, liegen die Abdampfrohre frei und sollen durch ihre Wirkung als Oberflächen-Kondensatoren die Ausnutzung des Dampfes in den Niederdruckcylindern erhöhen, das Kondensationswasser aus denselben wird zur Spurkranzschmierung benutzt.

Als Anfahrvorrichtung ist ein Ventil in einem Zwischenstück zwischen Sammler und Niederdruckcylinder angegeben,

welches in der einen Endstellung die Verbindung zwischen diesen beiden Theilen frei lässt, in der anderen Endstellung jedoch absperrt, wobei gleichzeitig die Niederdruckcylinder mit einer engen Dampfzuleitung vom Dom verbunden werden, durch welche ihnen gedrosselter frischer Dampf nach Oeffnung eines besonderen Ventiles vom Dom zugeführt wird.

Sobald die Spannung im Sammler die des gedrosselten frischen Dampfes erreicht, wird das Ventil durch sein Gewicht selbstthätig in die erste, den frischen Dampf abschliessende und die Verbindung mit dem Sammler herstellende Endstellung gedrückt; die Lokomotive arbeitet mit Verbundwirkung.

Die beschriebene Anfahrvorrichtung gestattet nur während der kurzen Zeit des Anfahrens die Ausübung einer stärkeren Zugkraft, bei der Fahrt selbst kann die Lokomotive nur mit Verbundwirkung arbeiten.

Für solche Fälle, wo, wie auch bei längeren Bergfahrten oder besonders schweren Zügen, die Zulassung frischen Dampfes zu den Niederdruckcylindern erwünscht ist, gibt Rimrott einen von Lokomotivführern zu handhabenden Umschalter, bestehend aus Schieber und Ventil, an.

Der Blasrohrinhalt ist so bemessen, dass eine möglichste Druckausgleichung der einzelnen Dampfschläge in demselben stattfindet, wodurch der Dampf die Blasrohröffnung mit gleichmässiger Spannung verlassen und die Verbrennung günstig beeinflussen soll. Der Querschnitt des Blasrohres kann durch eine Klappe verändert und ganz geschlossen werden.

Die Steuerung erfolgt für beide Cylinderpaare durch eine gemeinsame Schraube mit Handrad, welche am hinteren Motor befestigt ist; der Hauptsteuerhebel ist in der Nähe des Drehpunktes der Verbindung beider Gestelle gelagert und mit beiden Steuerwellen durch besondere Zugstangen in Hook'schen Gelenken verbunden. Der Feuerkasten ist am zweiten Motor durch 2 Pendel mit sorgfältig ausgebildeten Kugelzapfen und waagerecht gelagerten Buffern zur Beschränkung der Pendelbewegung aufgehangen. Neben diesen Pendeln ist eine Lagerung durch Keilschlitten zur Wahl gestellt.

Die zur Verbindung der beiden Maschinen nothwendigen Rohre sind in nächster Nähe des Drehpunktes der Gestelle angeordnet, um die Verschiebung der beweglichen Rohrtheile thunlichst zu beschränken, für letztere werden biegsame Ansellrohre in Vorschlag gebracht.

Zur Bremsung ist neben Handbremse die bekannte Anordnung von Luftauslass-Ventilen in den Dampf-Zuführungsrohren der beiden Cylinderpaare vorgesehen, durch deren Regelung bei zurückgelegter Steuerung die Ausströmung der in den Cylindern erzeugten Pressluft mehr oder minder gehemmt werden kann.

Die Einrichtung der Kurvenbeweglichkeit wurde bereits beschrieben.

E n t w u r f f ü r G ü t e r z ü g e. Bei diesem und den nachfolgenden Entwürfen steht der hintere Motor in fester Verbindung mit dem Kessel, welcher nunmehr auf einer Bahn des vorderen Motors in Höhe der Rahmenoberkante mit zwei Rollen oder Schlitten gleitet.

Hiermit ist der Nachtheil verbunden, dass statt des in der Nähe des Drehpunktes mit geringer Beweglichkeit ausgestatteten Rohres für den Abdampf der Niederdruckcylinder eine direkte Verbindung zwischen Cylinder und Blasrohr unterhalb der Rauchkammer herzustellen ist, also an einer Stelle, wo eine verhältnissmässig grosse gegenseitige Bewegung stattfindet.

Andererseits wird der Vortheil erreicht, dass das Kesselhinterende eine feste Lage zum Führerstande, der Führer also einen festen Stand zum Kessel hat; auch die Aschkastenentwickelung wird günstiger und die Feuerkistenanordnung freier. Die Frage der Sicherheit der Führung in gekrümmten und geraden Geleisstrecken wird hierdurch nicht berührt, wenn angenommen wird, dass die Lokomotive, sowohl Tender als Schornstein, vorn wird fahren müssen.

Die Hochdruckcylinder sind mit dem hinteren dreiachsigen Maschinengestell, die Niederdruckcylinder mit dem schwingenden vorderen zweiachsigen Maschinengestell verbunden. Bei mittlerer Füllung der Kohlen- und Wasserkasten sind sämmtliche Achsen annähernd gleich belastet. Die Abmessungen der Cylinder sind derart gewählt, dass die Leistungen derselben im richtigen Verhältnisse zu den Belastungen der von ihnen zu treibenden Achsen stehen. Die Hochdruckcylinder haben Steuerung nach Allan, die Niederdruckcylinder arbeiten mit einem ihrer durchschnittlichen Leistung angepassten unveränderlichen Füllungsgrade. Auf Anregung von v. Borries ist die Steuerung derselben mit je einem Schleppexcenter ausgeführt, welches durch die Gegenkurbel in der, der jeweiligen Fahrtrichtung entsprechenden Stellung zum Kurbelzapfen mitgenommen wird. Ausserdem können diese Schleppexcenter im Bedürfnissfalle vor dem Anfahren vom Führer in die richtige Stellung gebracht werden, damit die Arbeit beider Cylinder paare zum Ingangsetzen des Zuges benutzt werden kann. Rimrott hat jedoch diese Einrichtung wieder verlassen und gibt einer Kulissensteuerung den Vorzug, auch empfiehlt er als Anfahrvorrichtung einen einfachen Dampfzulass, durch welchen im Bedarfsfalle der Verbinder mit Dampf gefüllt wird, ein Sicherheitsventil an selbigem verhindert die Ueberschreitung einer bestimmten höchsten Spannung.

E n t w u r f f ü r P e r s o n e n z ü g e. Der hintere, wieder mit dem Kessel fest verbundene Motor ist Zweikuppler; der vordere bewegliche Niederdruckmotor hat nur einen hinter der Laufachse in der Längsachse der Lokomotive liegenden Cylinder mit schräg nach oben gerichtetem Schieberkasten. Die Triebachse dieses Motors ist hiernach Krummachse wie bei der Webb'schen Verbundlokomotive. Der Sammler ist als Mantel um den Niederdruckcylinder ausgeführt.

Das Dienstgewicht der Lokomotive wird so vertheilt, dass bei voller Kohlen- und Wasserfüllung jede der 3 Treibachsen mit annähernd 14 t, die Laufachse mit 10—12 t belastet ist. Hoch- und Niederdruckmaschine werden je besonders oder durch eine gemeinsame Handhabe gesteuert. Während der Fahrt wird die Leistung der Lokomotive nur durch entsprechende Verstellung der Steuerung der Hochdruckmaschine geregelt, die Steuerung des Niederdruckcylinders bleibt unverändert für einen durch Versuche zu ermittelnden günstigsten Füllungsgrad eingestellt und wird nur beim Wechsel der Fahrtrichtung umgelegt. Gegen Wärmeverlust gut geschützte Rohre führen den Abdampf der Hochdruckcylinder in die Ummantelung des Niederdruckcylinders und von da in seinen Schieberkasten. Beim Anfahren lässt der Führer durch ein besonderes Ventil kurze Zeit Dampf in diesen Ummantelungsraum (Sammler), hierdurch den Niederdruckcylinder und den Sammler anwärmend und in letzterem eine für das Anfahren vortheilhafte Spannung erzeugend. Mit dem Sammler bezw. dem Einlassventil zu selbigem wird ein Sicherheitsventil verbunden, welches verhindert, dass eine bestimmte Spannung in ersterem überschritten wird.

Zu den E n t w ü r f e n f ü r s c h m a l e S p u r sind keine besonderen Erläuterungen erforderlich. Derjenige für die Spurweite von 1 m wurde von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur für die Bahnlinie Landquart-Davo vorgeschlagen.

Wenn es eines Beweises bedürfte, dass die Bauart der Doppellokomotive den verschiedenartigsten Ansprüchen angepasst werden kann, welche auf dem ihr zufallenden Gebiete der krümmungs- und neigungsreichen Strecken zu stellen sind, so würde er durch die beschriebenen Entwürfe im Anschlusse an die eingehenden Brunner'schen Darlegungen erbracht sein. Von einer umfassenden Anwendung dieser Lokomotivart auf Schmalspurbahnen ist in Deutschland naturgemäss so lange wenig zu erhoffen, als man diesem Verkehrswege nur geringe Mittel zuwendet in Ansehung der dringenderen Bedürfnisse in vollspurigen Nebenbahnen. Auf letzteren wird unter den meist in Deutschland obwaltenden Verhältnissen eine der Vorbedin-

gungen für die Verwendung der Doppeltenderlokomotiven — d. i. die grosse Zugbelastung — fehlen. Da der Personenverkehr sich in der Richtung der schnelleren Durchfahrung langer Strecken (mit grossem Wasserbedarf) unter Verwendung von Lokomotiven mit geringer Eigenreibung und besonderen Mitteln der Erhöhung des Reibungsbeiwerthes beim Anziehen (Sandbläser) zweckdienlich entwickelt, so ist die Aussicht auf Anwendung der Doppeltenderlokomotive zunächst beschränkt auf den Lastenverkehr der Hauptbahnen in gebirgigem Gelände.

Gerade diese Bahnstrecken sind aber in den verschiedensten Gegenden Deutschlands zahlreich vertreten. Möchte es da nicht an der Zeit sein, mit einem Versuche für einige dieser Strecken vorzugehen, sowohl um die Strecken leistungsfähiger zu gestalten, als auch einer Deutschen Erfindung Gelegenheit zu geben, im regelmässigen Betriebe Lebensfähigkeit zu erlangen, damit uns die Zukunft gewappnet finde mit eigenen Erfahrungen in Deutschen Waffen auf diesem Gebiete?!

Die Neuregelung des Arbeiter-Pensionskassenwesens bei der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

Unter dieser Ueberschrift bringt das „Archiv für Eisenbahnwesen" 1891 Heft 1 aus der Feder des Rechnungsraths im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, W. Hoff, eine Darstellung, in der ausgeführt wird, welche Einwirkung das am 1. Januar d. J. seinem ganzen Umfange nach in Kraft getretene Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz vom 22. Juni 1889 auf die seitherigen Pensionskassen der Eisenbahnarbeiter ausgeübt hat, und in welcher Weise die Durchführung des Gesetzes bei der Staatseisenbahn-Verwaltung vor sich gegangen ist. Wir benutzen diese Darstellung zu folgenden Mittheilungen:

Aus Zweckmässigkeitsgründen haben die Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen, und ihrem Beispiele folgend auch die Bayerischen, Sächsischen und Badischen Staatsbahnen, sowie die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, den errichteten allgemeinen Invaliditäts- und Alters-Versicherungsanstalten sich nicht angeschlossen, vielmehr die bestehenden Arbeiter-Pensionskassen im Sinne des § 5 des Gesetzes so umgestaltet, dass die neuen Einrichtungen sowohl alle Aufgaben solcher Versicherungsanstalten durch Gewährung von Invaliden- und Altersrenten erfüllen, als auch eine noch weitergehende Fürsorge treffen, insoweit es sich um das ständig beschäftigte Lohnpersonal handelt. Diese besondere Fürsorge konnte namentlich deshalb nicht aufgegeben werden, weil das Gesetz die Fürsorge für die Hinterbliebenen der Arbeiter noch nicht vorschreibt.

Bei den Preussischen Staatsbahnen, deren gesammtes Lohnpersonal durchschnittlich täglich sich auf etwa 200 000 Personen beläuft, waren bisher nach den Mittheilungen in Nr. 19 dieser Zeitung vom 9. März 1887 zwei Pensionskassen, je eine für die Betriebs- und die Werkstättenarbeiter, in Wirksamkeit. Beide Kassen sind bei Gelegenheit der Neuregelung vereinigt worden, da erfahrungsmässig bemerkenswerthe Unterschiede der Invaliditäts- und Sterblichkeitsverhältnisse bei den beiden Arbeitergruppen nicht vorhanden sind, und im übrigen eine vereinigte Anstalt an Sicherheit und Leistungsfähigkeit nur gewinnt.

Die neue einheitliche Kasse, die „Pensionskasse für die Arbeiter der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung", ist in zwei Abtheilungen eingetheilt.

Die Abtheilung A umfasst alle bei der Eisenbahn beschäftigte, der gesetzlichen Versicherungspflicht unterliegende ständige und nichtständige Arbeiter. Sie hat alle Aufgaben einer reichsgesetzlichen Versicherungsanstalt zu erfüllen und tritt als selbständiges Glied in die zur Durchführung der reichsgesetzlichen Invaliditäts- und Altersversicherung geschaffene Gesammtorganisation derart ein, dass die Mitgliedschaft bei dieser Abtheilung der Versicherung bei einer Versicherungsanstalt völlig gleichsteht.

Der Abtheilung B ist die über das Gesetz hinausgehende besondere Fürsorge nur für das ständige Personal zugewiesen, sie hat zugleich mit dem Vermögen der bisherigen Kassen — etwa 14 Millionen Mark — auch die Lasten dieser Kassen übernommen.

Beide Abtheilungen bilden gesonderte Vermögensobjekte. Ueber ihre Einnahmen, Ausgaben und Vermögensbestände wird daher getrennte Rechnung geführt; im übrigen ist ihre Verwaltung eine einheitliche. Der Schwerpunkt der der Kasse zustehenden Selbstverwaltung liegt in den in unmittelbarer, ständiger Berührung mit den Kassenangehörigen stehenden Bezirksausschüssen, welche in 186 örtlichen Verwaltungsbezirken über Annahme und Ausscheiden, Beitragsleistung und Ansprüche der Kassenangehörigen Entscheidung treffen. Die Bezirksausschüsse bestehen der Regel nach aus den Vorständen der Eisenbahn-Krankenkassen, mit deren Bezirken sich die örtlichen Verwaltungsbezirke der Pensionskasse meistens decken. Diesem engen Anschlusse an die Krankenkassen verdankt die Verwaltung wesentliche geschäftliche Vereinfachungen und Erleichterungen, da es vielfach möglich gewesen ist, Meldungen, Aufzeichnungen, Beitragserhebungen usw. für beide Kassen zusammenzulegen. An der Spitze der Pensionskasse steht der Vorstand in Berlin, welcher sich aus acht gewählten Kassenangehörigen und einem Beamten der Eisenbahnverwaltung als dem Vorsitzenden zusammensetzt. Der Vorstand bildet, soweit nicht die Schiedsgerichte und das Reichs-Versicherungsamt entscheiden, die Berufungsinstanz bei den Beschwerden gegenüber den Bezirksausschüssen, leitet die Gesammtverwaltung und hat insbesondere den Verkehr mit dem Rechnungsbüreau des Reichs-Versicherungsamts und mit den Postverwaltungen wahrzunehmen. Die Generalversammlung besteht aus gewählten Vertretern der Kassenangehörigen und aus einem Beamten der Eisenbahnverwaltung. Ihr ist namentlich die Wahl des Vorstandes, die Prüfung und Abnahme der Rechnungen und die Beschlussfassung über Abänderungen der Satzungen vorbehalten. Die Stimmenzahl in den Ausschüssen, im Vorstande und in der Generalversammlung ist entsprechend der Beitrags- und Zuschussleistung für die Kassenangehörigen und die Verwaltung die gleiche. Zur Entscheidung auf Berufungen über Festsetzungen oder Ablehnungen von Ansprüchen gegen die Kassenabtheilung A ist für jeden der elf Eisenbahn-Direktionsbezirke ein Schiedsgericht errichtet. Das Schiedsgericht hat einen öffentlichen, der Eisenbahnverwaltung nicht angehörigen Beamten zum Vorsitzenden und setzt sich im übrigen aus einer gleichen Anzahl von gewählten Kassenangehörigen und von Beamten der Eisenbahnverwaltung als Beisitzern zusammen. Die Kassengeschäfte werden von den Kassen der Eisenbahnverwaltung kostenlos wahrgenommen.

Die Beiträge, welche zur Abtheilung A zu leisten sind, und die Leistungen dieser Abtheilung, die Invaliden- und Altersrenten entsprechen genau den Beiträgen und Renten bei den allgemeinen Invaliditäts- und Altersversicherungs-Anstalten. Marken und Quittungskarten werden bei der Beitragserhebung jedoch nicht verwendet. Ueber die Beiträge werden Listen geführt und, sofern das Kassenmitglied ohne Ansprüche ausscheidet, Bescheinigungen ausgestellt, welche als Beweismittel bei späteren Ansprüchen dienen.

Sehr vortheilhaft haben sich die Beiträge und Ansprüche der ständigen Arbeiter, welche beiden Kassenabtheilungen angehören, gegenüber den Sätzen der Beiträge und Bezüge bei den bisherigen Pensionskassen gestaltet, vornehmlich deshalb, weil die Eisenbahnverwaltung seither halb so viel als die Kassenmitglieder beigesteuert hat, künftig aber nicht nur zur Abtheilung A gemäss gesetzlicher Vorschrift, sondern auch zur Abtheilung B freiwillig einen Zuschuss in Höhe der vollen Mitgliederbeiträge leistet. Dadurch ist es ermöglicht worden, nicht allein die Mitglieder in der Beitragsleistung zu erleichtern, sondern auch zugleich ihre Ansprüche zu verbessern. Die Beitragserleichterung ist namentlich den in vorgerückterem Lebensalter stehenden Mitgliedern zu Gute gekommen, da an Stelle des bisherigen Lebensalters-Tarifs ein einheitlicher Beitragssatz für alle Altersklassen derselben Lohnklasse getreten ist.

Zu den beiden Kassenabtheilungen werden die in nachstehender Tafel angegebenen Beiträge je zur Hälfte von den Mitgliedern und der Eisenbahnverwaltung geleistet:

Bezeichnung der Lohnklasse	Betrag des Tagesverdienstes	Betrag des Wochenbeitrags für männliche Mitglieder Abtheilung A ₰	Abtheilung B ₰	zusammen ₰	für weibliche Mitglieder Abtheilung A ₰	Abtheilung B ₰	zusammen ₰	Rechnungsmässiges Jahreslohn-Einkommen bei der Abtheilung B ℳ
I	bis zu 1,16 ℳ	14	vgl. Klasse II	42	14	vgl. Klasse II	24	vgl. Klasse II
II	von 1,16—1,83 ℳ . . .	20	28	48	20	10	30	500
III	„ 1,83—2,83 „ . . .	24	42	66	24	16	40	750
IV	„ 2,83—3,50 „ . . .	30	56	86	30	20	50	1 000
IV a	„ 3,50—4,00 „ . . .	vergl.	66	96	vergl.	24	54	1 200
IV b	mehr als 4 ℳ	Klasse IV	76	106	Klasse IV	28	58	1 400

Im Durchschnitt wird hiernach, da erfahrungsmässig die überwiegende Mehrzahl der ständigen Arbeiter nach ihrem Tagesverdienste der Lohnklasse III zufällt und der Rest sich etwa gleichmässig auf die übrigen Lohnklassen vertheilt, ein männliches Mitglied zu beiden Kassenabtheilungen noch nicht 2,5 % seines rechnungsmässigen Lohneinkommens leisten, ein Prozentsatz, welcher hinter dem seither entrichteten Durchschnittsbeitrage von 2,6 und mehr Prozent des rechnungsmässigen Lohneinkommens zurückbleibt.

Dessenungeachtet sind aber die Ansprüche der Mitglieder günstigere geworden. Sie hatten bisher einen Pensionsanspruch erst nach zehnjähriger Beitragsleistung zur Pensionskasse, erfüllen hingegen für die Folge die Wartezeit auf Invalidenrente schon nach 4 Beitragsjahren, haben vom vollendeten 70. Lebensjahre ab Anspruch auf Altersrente und erhalten, sofern sie auch die nachstehend bezeichnete weitere Wartezeit erfüllen, zur Invalidenrente einen Zuschuss, welcher zusammen mit der Invalidenrente die seitherigen Pensionssätze durchweg, meistens erheblich überholt. Ausser den genau nach den Vorschriften des Gesetzes bemessenen Invaliditäts- und Altersrenten, welche von der Abtheilung A angewiesen werden, gewährt die Pensionskasse aus der Abtheilung B folgende Leistungen:

a) Zuschüsse zu der Invaliden-, nicht auch Altersrente. Der Zuschuss beträgt nach zehnjähriger Mitgliedschaft*) 6 Hundertstel des letzten rechnungsmässigen Lohneinkommens und steigt jährlich um 2 Fünfhundertstel bis zum Höchstbetrage von 16 Hundertstel dieses Lohneinkommens. Ist die Erwerbsunfähigkeit die Folge einer aus der Beschäftigung herrührenden Krankheit oder Verletzung, so wird der geringste Betrag des Zuschusses zur Invalidenrente auch schon vor Ablauf von 10 Jahren gewährt; ist auch die Wartezeit für die Invalidenrente noch nicht erfüllt, so wird eine Ausnahmerente bewilligt, welche aus dem niedrigsten Betrage der Invalidenrente und des Rentenzuschusses der letzten Lohnklasse des Mitgliedes besteht.

b) Wittwengeld, welches nach mindestens zehnjähriger Mitgliedschaft des verstorbenen Mannes (aktiven Mitgliedes oder Empfängers der Leistungen zu a) oder beim früheren Eintritt des Todes infolge einer Krankheit oder Verletzung, welche aus der Beschäftigung herrührt, gewährt wird und ebenso viel beträgt als der Zuschuss zur Invalidenrente.

Im Falle der Wiederverheirathung erhält die Wittwe einen doppelten Jahresbetrag als Abfindung.

c) Waisengeld, welches unter denselben Voraussetzungen wie das Wittwengeld gewährt wird und für jedes noch nicht 15 Jahre alte Kind, wenn die Mutter lebt, ein Drittel, wenn sie nicht mehr lebt, die Hälfte des Wittwengeldes beträgt.

Für alle Kinder eines verstorbenen Mitgliedes zusammen ist jedoch bei Lebzeiten der Mutter höchstens der eineinhalbfache, im anderen Falle höchstens der zweieinhalbfache Betrag des Wittwengeldes zu gewähren.

d) Sterbegeld im Betrage von 50 ℳ beim Tode der Empfänger von Rentenzuschüssen, Ausnahmerenten oder Wittwengelder, sowie der Ehefrauen der Empfänger von Rentenzuschüssen und Ausnahmerenten, soweit nicht von Krankenkassen ein Sterbegeld zu gewähren ist.

e) Unterstützungen für gewisse Fälle, sobald der hierzu bestimmte besondere Fonds die erforderlichen Mittel besitzt.

Invalidenrente und Rentenzuschuss zusammen betragen, wie bereits bemerkt, durchweg mehr als die bisherigen Pensionssätze. Eine ziffernmässige Darstellung der Verbesserung bietet Schwierigkeiten, da die Grundlagen der Berechnungsweise geändert sind. Nur beispielsweise möge angeführt werden, dass sich im grossen und ganzen bei dem vollendeten 58. Lebensjahre eines ständig beschäftigt gewesenen Arbeiters etwa folgendes Bild ergeben wird:

Wenn der Arbeiter der Abtheilung B angehört hat	ergeben sich als Jahresbetrag der zu gewährenden Invalidenrente nebst Rentenzuschuss ℳ	der Pension, welche nach den seitherigen Statuten zu gewähren sein würde ℳ
der Lohnklasse II . . .	321	300
„ „ III . . .	427	
„ „ IV . . .	554	400
„ „ IVa . . .	586	480
„ „ IVb . . .	619	

Die Wittwen- und Waisengelder sind vorläufig nicht wesentlich aufgebessert, während das Sterbegeld von 30 auf 50 ℳ erhöht ist.

Hervorzuheben bleibt noch die Einführung besonders günstiger Bedingungen für den ordnungsmässigen Austritt aus der Beschäftigung. In diesen Fällen verblieb seither mindestens die Hälfte der Einzahlungen in der Kasse; künftig erhalten die Ausscheidenden aus der Abtheilung B, sofern der Austritt ordnungsmässig durch Kündigung ohne Gewährung von Rente erfolgt, ihre vollen Einzahlungen nach einem nur geringen Abzuge für das von der Kasse getragene Risiko erstattet. Die Freizügigkeit ist deshalb in vollem Umfange gewährleistet. Ausserdem werden die Beiträge an die Hinterbliebenen der nach fünfjähriger Angehörigkeit zur Abtheilung B verstorbenen Mitglieder zurückgezahlt, wenn die Wittwen- und Waisengelder wegen Nichterfüllung der zehnjährigen Wartezeit versagt werden müssen.

„Die wichtige Umgestaltung der bestehenden Einrichtungen hat sich“, wie es am Schlusse der Abhandlung heisst: „in vollstem Einverständnisse mit den Vertretern der Kassenangehörigen vollzogen; die Wünsche der letzteren sind dabei, soweit nicht erhebliche finanzielle Bedenken entgegenstanden, seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung in entgegenkommender Weise berücksichtigt worden. Zwar hatte sich zu einer Zeit, als die Absichten der Verwaltung noch nicht genügend bekannt waren, eine ausgedehnte Agitation entwickelt, welche auf eine Auflösung der bisherigen Arbeiter-Pensionskassen und Vertheilung ihrer Bestände unter die Kassenangehörigen gerichtet war, und auch einen dahingerichteten Antrag für die Generalversammlung zustande brachte. Es war indessen nach der Bekanntmachung des Entwurfs der neuen Satzungen die bessere Einsicht so allgemein zur Geltung gekommen, dass die verwaltungsseitigen Vorschläge in der Generalversammlung von den Vertretern der Kassenangehörigen einstimmig und unter lebhaftem Ausdrucke des Dankes für die von der Staatseisenbahn-Verwaltung von neuem bethätigte Fürsorge für ihre Lohnarbeiter, insbesondere für die ständigen Arbeiter und Hilfsbediensteten, sowie für deren Familienangehörigen, angenommen worden sind.“

In der That verdient das Vorgehen der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung, welche, würdig der Stellung der grössten Verkehrsanstalt der Welt, auch seither auf dem Gebiete der Fürsorge für ihr Dienst- und Lohnpersonal durch gute Einrichtungen vorangeschritten ist, die weiteste Verbreitung und Nachahmung.

*) Als Zeit der Mitgliedschaft gilt die Theilnahme an der Abtheilung B und an den früheren Arbeiter-Pensionskassen, deren Vermögensbestände von dieser Abtheilung übernommen sind.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Seitens der geschäftsführenden Verwaltung ist das vorgenannte Verzeichniss neu aufgestellt und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden; durch dasselbe wird das im Oktober 1887 ausgegebene Verzeichniss nebst den zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. Zu diesem Verzeichniss ist der I. Nachtrag herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Zurechnung schmalspuriger Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecken der Pfälzischen Eisenbahnen:
1. Ludwigshafen-Dannstadt (13,270 km),
2. Ludwigshafen-Frankenthal (11 km),
3. Frankenthal-Grosskarlbach (12,520 km)

(die Strecke zu 3. vom Tage der Betriebseröffnung ab) sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5620 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen sowie die am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 5627 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Bestimmungen über die Verladung von Heu und Stroh usw. (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 5642 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen und das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 108 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 136 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 158 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung schmalspuriger Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 159 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Einleitung des Abstimmungsverfahrens über die Zurechnung einer schmalspurigen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 15. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Einführung der Stundenzonenzeit im Eisenbahndienste.

Infolge der diesbezüglichen Vorlage der Direktorenkonferenz, betreffend die Vollziehung der von der Dresdener Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gefassten Beschlüsse haben die Handelsminister beider Reichshälften genehmigt, dass die Stundenzonenzeit im Civilverkehre der Oesterreichischen Bahnen u. zw. sowohl im inneren als auch im äusseren Dienste mit 1. Oktober d. J. das ist mit Beginn der diesjährigen Winterfahrordnung eingeführt werde. Von dieser Verordnung ist, wie bereits in voriger Nummer mitgetheilt wurde, die geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen seitens der Vorsitzenden der Direktorenkonferenz verständigt worden. In der Verordnung wird noch folgendes bemerkt: „Eine Umarbeitung der Civilfahrordnungen mit Zeitangaben nach Prager Zeit wird bei dem Umstande, als die geringe, nur 2′ betragende Differenz gegenüber der künftigen Stundenzonenzeit vernachlässigt werden kann, und die dermaligen Zeitangaben als Zeitangaben nach der künftigen einheitlichen Eisenbahnzeit erklärt werden können, im allgemeinen nicht erforderlich und nur dort nothwendig sein, wo ein Anschluss an dermal nach Budapester Zeit verkehrende Züge, bezw. im Bereiche des eigenen Bahnnetzes dermal ein Uhrenwechsel stattfindet."

Bahnprojekte in Böhmen.

Wegen der gegenwärtig bemerkbaren Bewegung für die Verwirklichung vieler seit längerer Zeit projektirten Lokalbahnen in verschiedenen Kronländern tragen wir aus der Befürwortung mehrerer Böhmischen Bahnlinien in der vorletzten Session des Reichsrathes von seiten des Ministers a. D. Dr. Herbst folgendes nach: Es wäre geradezu absurd, die Strecke Gablonz-Tannwald nicht auszubauen. Es ist nöthig, die Verhältnisse an der ganzen Grenze des Landes mit einer Industrie, von der man keine Vorstellung habe, zu erwähnen. Wenn man manchesmal einen Eisenbahnprospekt oder einen Motivenbericht lese, so werde da von einer Lederfabrik oder von ein paar Mühlen gesprochen, welche schon ein Recht auf eine Eisenbahn geben sollen, und wenn man dann in einen solchen Böhmischen Bezirk komme, so müsse man ja glauben, in gewissen Gegenden Böhmens müsse jedes Dorf durch eine Eisenbahn verbunden sein, weil dort jedes Dorf mehr Industrie habe. Er befürwortet den Ausbau der Flügelbahn Lindewiese-Landesgrenze der Linie Hannsdorf-Ziegenhals, sowie die Ergänzung der Böhmischen Transversalbahn durch Weiterführung von Krumau angefangen in das Deutsche Gebiet. Weiter wäre die Bahn Wodnian-Prachatitz und Reichenberg-Tannwald sehr vortheilhaft.

Tarifbegünstigung für Galizisches Petroleum.

Der Verein der Galizischen Naphthaindustriellen richtete an den Handelsminister eine Eingabe, in welcher zum Behufe der Belebung und Hebung der Naphthaindustrie um Einführung eines einheitlichen Tarifs für sämmtliche Naphthaprodukte auf den Oesterreichischen Staatsbahnen, und zwar von 0,10 kr. für 100 kg für jedes Kilometer, gebeten wurde. Das Handelsministerium erledigte diese Petition dahin, dass sich aus den ziffermässigen Zusammenstellungen zwar nicht mit Sicherheit ergebe, ob infolge einer derartigen Neuerung die vermeintliche Hebung der Naphthaproduktion den zu erwartenden, und zwar nicht geringen Ausfall in den Tarifeinnahmen decken werde, dass aber der Handelsminister nichtsdestoweniger probeweise die Einführung jenes ermässigten Einheitstarifes für die nächste Zeit verfügt habe.

Vorkonzession für einen Donau-Theisskanal.

Der Ungarische Ackerbau- und der Handelsminister haben dem Marineinspektor in Paris, Joseph Massalski, für die Dauer eines Jahres eine Vorkonzession für den Bau eines Kanals zwischen Pest und Szegedin, sowie zwischen Theresiopel und Kula ertheilt. Dieser Kanal soll eine Verbindung zwischen der Donau und der Theiss herstellen, wird von Pest aus über Kecskemet nach Szegedin und andererseits zwischen Theresiopel und Kula projektirt. Wenn diese beiden Strecken zustande kommen, so sollen dieselben unter einander entweder in der Richtung nach Szegedin oder nach Baja in Verbindung gebracht werden.

Domänen der Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die Direktion der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hat den Beschluss gefasst, an den Königlich Ungarischen Handelsminister eine Zuschrift zu richten, worin sie, unter Hinweis auf dessen Forderung wegen Errichtung einer Ungarischen Domämendirektion bis längstens Ende 1890, demselben die beabsichtigte Umwandlung der Domänen in eine Ungarische Aktiengesellschaft anzeigt.

Viehexport nach Deutschland.

Die Verfügung der Deutschen Regierung, womit das seit 10 Jahren bestandene Verbot der Vieheinfuhr aufgehoben wurde, lässt bereits ihre Wirkung fühlen. Seit dem Beginne der neuen Maassregel, also seit kaum ein paar Wochen, ist schon ein grosser Theil des Ungarischen Viehexportes nach Deutschland gerichtet. Der Ackerbauminister hat bereits energische Verfügungen getroffen, damit nicht durch die Ausfuhr lungenkranker Thiere der Ungarische Import in Deutschland blosgestellt werde.

Die Kursveränderungen der Aktien-Genussscheine.

Als Ergänzung unserer in den beiden diesjährigen Berichten enthaltenen finanziellen Rückschau haben wir noch folgendes nachzutragen: Zufolge der Statuten mehrerer Eisenbahnen werden für die gemäss der Verloosungspläne eingelösten Aktien deren Eigenthümern Genussscheine gegeben, welche an der Superdividende theilnehmen. In den Kursen derselben haben sich seit dem Jahre 1873 recht erhebliche Veränderungen ergeben. Es notirten die Genussscheine der

Staatsbahn: 1873 höchster Kurs 100 fl., Juni 1890 tiefster Kurs 15 fl., heute 22 fl.

Südbahn: 1873 Kurs 10 fl., 1886 höchster Kurs 20 fl., 1888 tiefster Kurs 4 fl., jetzt 10 fl.

Aussig-Teplitzer Bahn: 1873 Kurs 200 fl., sind fortdauernd gestiegen bis zur heutigen Notiz von 875 fl.

Böhmischen Westbahn: 1873 Kurs 15 fl., sind fortdauernd gestiegen bis zur heutigen Notiz von 75 fl.

Buschtêhrader Bahn lit. A: 1873 Kurs 30 fl., sind fortdauernd gestiegen bis zur heutigen Notiz von 400 fl.

Graz-Köflacher Bahn: 1881 Kurs 10 fl., sind fortdauernd gestiegen bis zur heutigen Notiz von 40 fl.

Galizischen Carl Ludwigbahn: 1873 Kurs 50 fl., sind 1877 bis

85 fl. gestiegen, von da Abwärtsbewegung bis zur heutigen Notiz von 13—14 fl.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn: 1873 Kurs 1 fl., sind 1888 bis 40 fl. gestiegen, von da Abwärtsbewegung bis zur heutigen Notiz von 28 fl.

Betriebseinnahmen im November 1890.

Im November 1890 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 7 131 848 Personen und 8 767 144 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 26 329 407 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 987 fl. — Im gleichen Monate 1889 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 5 635 001 Personen und 8 692 192 t Güter 26 181 482 fl. oder für das Kilometer 1 005 fl. Daher ergibt sich für den Monat November 1890 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen um 1,8 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in der Zeit vom 1. Januar bis 30. November 1890 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 271 669 806 fl. im gleichen Zeitraume des Jahres 1889 auf 260 770 620 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die eben genannte Betriebsperiode des Jahres 1890 26 268 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1889 dagegen 25 598 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für den erwähnten Zeitraum 1890 auf 10 342 fl. gegen 10 187 fl. im Jahre 1889, d. i. um 155 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1890 auf 11 282 fl. gegen 11 113 fl. im Jahre 1889, d. i. um 169 fl., mithin um 1,5 % günstiger.

Streckeneröffnung und Stations-Betriebserweiterungen.

a) Die 12,582 km lange Strecke Grünburg-Agonitz der Steyrthalbahn wurde am 19. November v. J. eröffnet. (Die Eröffnung wurde bereits in Nr. 94 S. 920 vor. Jahrg. d. Ztg. gemeldet, es fehlt aber dort die Längenangabe. Die Redaktion.)

b) Die bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Solyom der Lokalbahn Gross-Wardein-Belényes-Vaskoh wurde am 26. November 1890 für den gesammten Verkehr eröffnet.

c) Die bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Halmaj der Königlich Ungarischen Staatsbahnlinie Budapest-Hatvan-Miskolcz-Kaschau wurde für den Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr, vorläufig für solchen in Wagenladungen, eröffnet.

Angebliche Decentralisirung der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Nach Mittheilung der Galizischen Blätter wäre es bereits entschieden, dass infolge der Agitation für die Decentralisirung, betreffend die Verwaltung der Staatsbahnen, vier dem Handelsministerium direkt unterstellte Subdirektionen der Staatsbahnen mit dem Sitze in Wien, Graz, Prag und Lemberg errichtet werden sollen. Zum Chef der Lemberger Direktion werde Abgeordneter Dr. Bilinski ernannt werden. Ein Blatt dringt sogar darauf, dass der reichsräthliche Polenklub sich für die Einführung der Polnischen Sprache als Amtssprache auf den Galizischen Staatsbahnen einsetze, und dass die Ernennung Bilinski's zum Direktor von der Zustimmung des Galizischen Landtages und von der Zusicherung gewisser Garantien hinsichtlich der künftigen Tarifpolitik abhängig gemacht werde.

Die „Zeitschr. f. Eisenb. u. Schifff.“ erklärt, dass diese Nachrichten vollständig unwahr sind.

Reform-Personentarif der Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Der dem Handelsministerium hierüber unterbreitete Vorschlag geht dahin, dass die Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen für die Personenzüge die Einheitssätze von 1,4, 2,8 und 4,2 kr., für die Schnellzüge die Einheitssätze von 1,8, 3,6 und 5,4 kr. für das Kilometer einführen will. Sie schlägt ferner vor, die Distanzen durchwegs in Zonen von je 10 km einzutheilen und bei der Berechnung der Fahrpreise stets die Mitte der Zone als Grundlage zu nehmen, so zwar, dass die Abrundung nur für 5 km erfolgen würde. Das Freigepäck solle entfallen. Die Verwaltung berechnet bei gleichbleibender Frequenz einen Einnahmenausfall von etwa 600 000 fl.

Enteignung eines Ufergrundstückes (Rechtsfall).

Behufs Herstellung eines zweiten Verbindungsgeleises von Tetschen nach Laube wurden mehrere an der Elbe gelegene, einem Holzhändler gehörige Grundflächen enteignet. Ueber den Entschädigungswerth derselben lagen zwei von einander um mehr als das Neunfache des Preises differirende Gutachten von Landwirthen bezw. Holzhändlern vor, welche dieselben nach dem landwirthschaftlichen bezw. für den Holzhandel möglichen Erträgnisse schätzten. Alle drei Instanzen sprachen sich für das erste Gutachten aus, welches, wie folgt, begründet wurde: Ein Ufergrundstück ist nur dann als Holzhandelsplatz zu bewerthen, wenn auch das Anlanden und Bearbeiten der Holzflösse an diesem Grundstücke nach den bezüglichen strompolizeilichen Vorschriften zulässig ist. Die blosse Lage des Grundstückes an einem öffentlichen Flusse gibt demselben diese Qualität nicht. Bei Ermittelung der Entschädigung ist auf die bei früheren Verkäufen erzielten Kaufpreise ebenso wenig Rücksicht zu nehmen, als auf die später mögliche, bessere Verwendung des Grundstückes. Endlich ist nach § 4 des Enteignungsgesetzes die Eisenbahn nur verpflichtet, blos für die gegenwärtigen vermögensrechtlichen Nachtheile die Entschädigung zu leisten. (Röll'sche Sammlung Nr. 24.)

Alte und neue Schiess- und Sprengpräparate.

Ueber dieses Thema hielt der K. K. Hauptmann Franz Walter im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten einen anziehenden Vortrag. Er beleuchtete zuerst das allseitige Interesse, das im heutigen Zeitalter, wo die allgemeine Wehr- und Landsturmpflicht jedermann mit den Waffen vertraut macht, nicht nur der Soldat, sondern die gesammte Bevölkerung den neuen Erfindungen und Fortschritten der Schiess- und Sprengtechnik entgegenbringt, während andererseits dieses Thema, vermöge der Anwendung der Spreng- und der Explosivstoffe auch bei Werken des Friedens den Ingenieur, insbesondere den Eisenbahningenieur, nahe berührt. Er wies darauf hin, dass eine Menge Bahnlinien nur durch die Anwendung von Sprengstoffen möglich waren, dass jährlich tausende Kilogramm der furchtbarsten Explosivstoffe den Werken der fortschreitenden Kultur dienen. Hierauf besprach er an der Hand der Geschichte die Entwickelung, welche die Sprengmittel vom Schwarzpulver an bis zu den heute in reicher Zahl vorhandenen Explosivstoffen genommen.

In spannender Weise führte Redner aus, wie das Schwarzpulver den gesteigerten Anforderungen der Sprengtechnik nicht mehr genügte, und wie man gezwungen war, erhöhte Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Sprengmittel einerseits, an die Gefahrlosigkeit bei der Erzeugung und Behandlung derselben andererseits zu stellen. In übersichtlicher Weise machte er die Zuhörerschaft bekannt mit der Fabrikation der einzelnen Sprengstoffe, mit deren Eigenschaften, Vor- und Nachtheilen. So wurde zuerst besprochen das Schwarzpulver in seinen verschiedenen Formen, dann die Schiesswolle, das Nitroglycerin, Dynamit mit seinen verschiedenen Abarten, Sprenggelatine und schliesslich jene modernen Sprengstoffe, welche heute unter den verschiedensten Namen die Sprengtechniker beschäftigen. Indem Redner auch die heute akute Frage des rauchlosen Pulvers erläuterte und eine Interpellation über das knalllose Pulver dahin beantwortete, dass der Knall keineswegs gänzlich beseitigt, sondern lediglich durch die bedeutend geringere Menge des jetzt angewendeten Pulvers im Vergleiche zum früheren Schwarzpulver sehr abgeschwächt sei, schloss er den überaus fesselnden und durch viele Experimente erläuterten Vortrag mit dem Wunsche, dass die richtige Erfahrung mit dem rauchlosen Pulver, die nicht bei friedlichen Manövern, sondern nur im Ernstfalle gemacht werden kann, recht spät gemacht werden möge.

Oesterreichische Nordwestbahn: Personalien.

An Stelle des demissionirenden Direktors v. Rittershausen ist der gegenwärtige Generalsekretär Dr. Eger zum Direktor mit dem Rechte, die Gesellschaft zu vertreten, ernannt worden. Die Geschäfte der Generaldirektion werden künftig durch ein aus den obersten 4 Beamten bestehendes Direktionskollegium unter dem Vorsitz des Oberbaurathes Thommen ausgeübt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die günstige Handelsbilanz der Monarchie lässt die endliche Regulirung der Oesterreichischen Geldwährung jetzt mehr als früher ausführbar erscheinen; die diesbezüglichen Bestrebungen des Ungarischen Finanzministers beeinflussten den Geldmarkt, dazu kam die von einem Ungarischen Regierungsorgane zwar in Abrede gestellten, aber von der „N. Fr. P.“ aufrecht erhaltenen Enthüllungen über unsere eisenbahnpolitischen Verhandlungen mit Deutschland, welche wir demnächst mittheilen. Obwohl das Privatkapital als Käufer auftrat, waren die Kurse der Bahnaktien doch nicht fest, zumal von allen Seiten Nachrichten über Verkehrsunterbrechungen durch Schneestürme eintrafen. Weichend waren Nordbahn (2790), Nordwestbahn (216,50), Elbethalbahn (222,75) und Staatsbahn (247,25). Belebter waren Galizische Carl Ludwigbahn (208,75) infolge der wieder bestimmter auftretenden Verstaatlichungsgerüchte und Südbahn (132,75) infolge der befriedigenden Berathung des Kurators ihrer 3 % Prioritäten mit den betreffenden Vertrauensmännern, worauf wir noch zurückkommen. — Der auf mehreren Bahnen eingetretene Wagenmangel verhalf den Wagen-Leihgesellschaften zu grösseren Kurssteigerungen, besonders der Wiener Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft, deren Aktien auf die noch nicht bestätigte Nachricht hin den Kurs von 99,5 erreichte, dass die Regierung die Vermehrung des Aktienkapitals durch Ausgabe von Aktien à 80 fl. gestattet habe.

Aus der Schweiz.

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen in 1890.

Nach einer annähernden Zusammenstellung der Transporteinnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen für 1890 ergibt sich gegenüber 1889 ein Mehr von etwa 3⅓ Millionen Francs.

Südostbahn.

Die Direktion der Schweizerischen Südostbahn macht bekannt, dass die Bauarbeiten auf der ganzen Linie so weit vorgerückt seien, dass die Betriebseröffnung Ende 1891 erfolgen könne.

Rothhornbahn.

Die Arbeiten an der Rothhornbahn werden auch während des Winters energisch fortgesetzt. Bis zum Frühjahr werden die grössten und wichtigsten Tunnelarbeiten vollendet sein, so dass der Ausbau und die Eröffnung der Bahn in der Saison von 1892 gesichert erscheinen.

Personalnachrichten.

Herr Oberst Eduard Locher in Zürich erhielt von der Akademie der Wissenschaften des Institut de France in Paris den „Montyon-Preis für das Jahr 1890" in Würdigung seiner hervorragenden Leistungen und Erfindungen auf dem Gebiete der Mechanik bei Anlage und beim Bau der Pilatusbahn und der Pilatuslokomotive.

Hauptverhältnisse sämmtlicher reinen Zahnradbahnen.

Bezeichnung	Vitznau-Rigi	Goldau-Rigi	Generoso	Pilatus
Betriebslänge, schief gemessen . . m	6 958	9 800	9 000	4 583
Höhendifferenz der Endstationen . „	1 310	1 330	1 319	1 624
Grösste Steigung . . . . %	25	20	48	22
Mittlere Steigung . . . . „	19	15,3	14,8	38
Kleinste Kurvenradien . . . . . m	120	120	80	80
Spurweite . . . . „	1,435	1,435	0,800	0,800
Abstand der Zahnstangenzähne . mm	100	100	120	85,7
Maximal-Zugkraft d. Lokomotiven kg	6 800	6 500	5 400	5 500
Durchschnittliche Zugkraft . . „	4 000	3 600	3 150	4 100
Mittleres Dienstgewicht . . . . . t	15,8	17,5	14,5	8,2
Gewicht des mitgeführten Brennmaterials . . . . kg	500	500	600	400
Gewicht des mitgeführten Speisewassers . . . . kg	1 450	1 500	1 200	800
Mittlerer Brennmaterialverbrauch für das Zugkilometer Berg- und Thalfahrt	28,7	22,5	20	32
Verdampfung in der Stunde auf das Quadratmeter Heizfläche . . kg	52	44	55	70
Total-Heizfläche . . . . m^2	42	50,38	32,2	21
Triebrad-Durchmesser . . . . . mm	636	1 030	573	409
Lokomotiven . . . . . . Anzahl	10	5	6	9
Maximal-Bruttogewicht . . . . . t	26	31	23,5	12
Uebersetzungsverhältniss	14 : 43	1 : 2,4	1 : 1,4	1 : 3,75
Effektive Arbeitsleistung . . . PS	176	180	140	73,2
Fester Radstand der Lokomotiven mm	3 000	3 000	1 230	6 100
Zulässige Geschwindigkeit auf maximaler Steigung	7	7,5	7	3,6
Tara der Personenwagen . . . kg	5 000	4 950	4 650	1 150
Sitzplätze eines Zuges	60	81	52	32
Todtes Gewicht für den Sitzplatz . .	83,3	82.5	90	36
Radstand der Personenwagen . mm	4 200	4 150	7 000	6 100
Sitzbreite für den Sitzplatz . . „	491	488	450	455
Kupeelänge . . . . „	1 460	1 420	1 400	1 540
Länge der Personenwagen einschl. Buffer . . . . mm	9 365	8 780	11 285	6 460
Lichte Kupeebreite . . . . „	2 950	2 930	1 800	1 820

Centralamt für den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Ein Centralamt für internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr wird in Bern errichtet werden. Die Jahreskosten, etwa 100 000 Frcs., tragen die betheiligten Eisenbahnverwaltungen. (Siehe auch Nr. 4 S. 34 d. Ztg.)

Birsigthalbahn: Betriebseinnahmen.

Im Jahre 1890 im Vergleich mit dem Vorjahre wurden auf der 13 km langen Bahn befördert: Personen 515 734 (in 1889 510 050), Güter 3 753 301 (2 845 466) kg. Eingenommen wurde aus dem Personenverkehr 122 349 (122 044) Frcs., aus dem Gepäckverkehr 736 (1 060) Frcs., aus dem Güterverkehr 11 572 (8 753) Frcs., zusammen 134 656 (131 858) Frcs.

Urtheile des Reichsgerichts.

Der Eisenbahnunternehmer kann sich gegenüber einem Entschädigungsanspruch wegen Verletzung durch einen Eisenbahnzug nicht darauf berufen, dass der Verletzte wider ein ausdrückliches Verbot den Bahnkörper betreten habe, wenn die Eisenbahnbeamten die Uebertretung des Verbots häufig geduldet haben. — Kläger ist bei dem vom Beklagten unternommenen Betriebe einer Eisenbahn körperlich verletzt. Die deshalb aus § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes erhobene Schadensersatzklage hat der erste Richter abgewiesen, weil der Unfall durch des Klägers eigenes Verschulden herbeigeführt worden sei. Der Berufungsrichter tritt der Feststellung und Annahme des ersten Richters insoweit bei, als das Betreten des Bahnkörpers, mit Ausnahme der öffentlichen Uebergänge, allgemein verboten sei; dass an der Stelle, wo Kläger das Hauptgeleise habe überschreiten wollen und wo ihm der Unfall zugestossen, ein öffentlicher Uebergang des Bahnkörpers nicht bestanden habe, dass sohin der vom Kläger benutzte Weg ein verbotener gewesen, und dass Kläger dies sehr wohl gewusst habe. Der zweite Richter räumt auch an sich die Schlüssigkeit der vom Landgerichte hieraus gezogenen Folgerung ein, dass Kläger sich den Unfall durch eigenes Verschulden zugezogen habe. Zutreffend aber erwägt der zweite Richter, dass das Landgericht hierbei die Beweisergebnisse (und, wie beizufügen, die klägerischen Behauptungen) nicht vollständig gewürdigt habe. In Würdigung derselben gelangt der Berufungsrichter zu der Annahme, dass die Schlussfolgerungen der ersten Instanz unhaltbar seien.

Die vernommenen Zeugen hätten nämlich bestätigt, nicht nur, dass der damals vom Kläger den Bahndamm entlang und an der kritischen Stelle über die Geleise führende Weg im allgemeinen verboten gewesen, sondern auch, dass trotz dieses Verbotes der gedachte Weg seit einer Reihe von Jahren von ihnen und vielen anderen Personen ungehindert, frei und öffentlich benutzt worden sei. Wenn hier und da auch von den Bahnbediensteten das Verbot betont worden, so büsse dies jede Bedeutung dadurch ein, dass das Verbot nur gegenüber Personen, welche und so lange sie den Bahnbeamten unbekannt, geltend gemacht und selbst dann nicht durchgeführt, also nicht einmal ernstlich gemeint gewesen sei. Der Behauptung des Beklagten gegenüber sei durch die Zeugenaussagen auch festgestellt, dass der gedachte Fussweg nebst Uebergang über den Bahnkörper vor dem Unfall von zahlreichen Personen regelmässig unter den Augen und unter allseitiger Duldung des Bahnpersonals benutzt und ein ausnahmsweise geübtes Verbot nur in formeller Beobachtung dienstlicher Obliegenheit mehr weniger zum Scheine geschehen sei. Diese Feststellung ist thatsächlicher Natur, entzieht sich hinsichtlich ihrer Richtigkeit der Nachprüfung des Revisionsrichters und ist ohne erkennbare Verletzung revisibler Rechtsnormen erfolgt.

Angesichts solchen, durch den Beklagten und dessen Beamte geschaffenen, thatsächlichen Zustandes aber, fährt der zweite Richter fort, könne nicht mehr gesagt werden, dass der fragliche Weg nebst Uebergang ein verbotener gewesen, vielmehr sei zu unterstellen, dass Beklagter das Verbot nicht habe aufrecht erhalten wollen, dass er vielmehr die Benutzung des Weges und Ueberganges trotz des formellen Verbotes dem Publikum, insonderheit den in den angrenzenden Gruben und Hütten beschäftigten Arbeitern und sonstigen Personen — zu denen unbestritten Kläger damals gehörte — regelmässig verstatte und überlasse. Hiernach habe das Verbot seine Kraft verloren und der unter dem Verbot stehende Weg nebst Uebergang folgeweise den Charakter des verbotswidrigen; er sei dadurch vielmehr zu einem jedermann erlaubten und freistehenden geworden. Folglich habe Kläger am 1. Dezember 1886 keinen verbotenen Fussweg und bezw. Bahnübergang benutzt, sondern sei auf einem von der Bahnverwaltung gestatteten und freigegebenen Wege auf den Punkt gelangt, wo ihn zwischen dem Haupt- und Grubengeleise der Unfall ereilt habe; demnach sei auch die Schlussfolgerung nicht mehr berechtigt, dass Kläger, weil er einen verbotenen Weg und Uebergang benutzt, den Unfall durch eigenes Verschulden sich zugezogen habe.

Diese Ausführung ist nicht frei von rechtlichen Bedenken. Zunächst könnte ein Verstoss wider § 259 der Civilprozessordnung darin erblickt werden, dass der zweite Richter möglicherweise die Aussagen der sämmtlichen Zeugen, welche über die Benutzung jenes Weges seitens des Publikums ausgesagt und den Weg selbst benutzt haben, nicht vollständig ins Auge gefasst hat, insofern jene Zeugen jedesmal beifügten, dass sie den Weg für einen verbotenen gehalten haben. Ferner ist die Folgerung aus der Duldung der Benutzung des Weges auf eine Ausserkraftsetzung des Verbotes rechtlich bedenklich; denn abgesehen von der Frage, ob ein Betriebsamt oder gar die, die Bahnpolizei übenden, Bahnhofsbeamten und Bediensteten allgemeine Verbotsvorschriften wirksam ausser Kraft

setzen können, ist ein Dulden überhaupt noch nicht der Einräumung einer Berechtigung gleich zu achten.

Gleichwohl ist die Schlussfolgerung des zweiten Richters nicht rechtsnormverletzend, insofern das Verschulden des Klägers verneint wird. Denn hierfür hat es nur darauf anzukommen, ob Kläger, wenn er auch, wie festgestellt ist, das allgemeine Verbot kannte, gegründeten Anlass hatte, anzunehmen, der Uebergang werde, wie anderen Personen, so auch ihm von zuständiger Seite gestattet, seine Benutzung des Weges geduldet, ihm gegenüber das Verbot nicht aufrecht erhalten werden. Auch dann kann ohne Rechtsnormverletzung jedes subjektive Verschulden des Klägers in Bezug auf die konkrete Benutzung des Weges und Bahnüberganges verneint werden.

Vergleiche die für analoge Fälle der Nichtbeachtung faktisch nicht gehandhabter Verbote seitens der Bahnbediensteten, der Fabrikarbeiter u. a. in Anwendung der §§ 1 und 2 des Reichs-Haftpflichtgesetzes und § 120 der Gewerbeordnung ergangenen zahlreichen Entscheidungen des Reichsgerichts, u. a.

Sammlung der Entscheidungen Band I Seite 48, Band IV Seite 26 usw.

Dass aber dem Kläger mindestens dieses Bewusstsein, dieser gute Glaube innewohnte, ist eine Folgerung, welche sich aus den weiter gehenden Feststellungen des Berufungsrichters von selbst ergibt, zumal gerade damals Kläger unter den Augen und mit Vorwissen des Weichenstellers den Weg unbeanstandet betreten hatte.

Schon hierdurch ist die Entscheidung des zweiten Richters getragen; denn wenn den Kläger kein Verschulden trifft, ist der Anspruch aus § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes ohne weiteres gerechtfertigt.

Es ist daher nicht erforderlich, die weitere Erwägung des zweiten Richters, vermöge welcher er, mit Unterstellung eigenen Verschuldens des Klägers, ein konkurrirendes Verschulden des Beklagten feststellt und ausführt, dass letzteres für den Unfall kausal gewesen, einer rechtlichen Würdigung zu unterziehen.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 31. März 1890 in Sachen B. w. Eisenbahn-Betriebsamt Kattowitz.)

Entscheidungen des Ober-Verwaltungsgerichts.

v. O. **Ausübung der Polizeigewalt auf fiskalischem Bahnhofsterrain.** Thatbestand: An dem Stadtbahnhof „Friedrichstrasse“ in Berlin befindet sich südlich (nach dem Centralhotel hin) ein grosser Droschkenhalteplatz, der mittelst einer Ueberführung mit der nördlichen, von der Friedrichstrasse abzweigenden Zufahrt in Verbindung steht. Plätze und Strassen sind Eigenthum des Eisenbahnfiskus und dienen als Zu- und Abfahrten zum Bahnhofe. — Am 5. Februar 1889 hat der Bahnmeister R. den Halteplatz vom Schnee räumen und diesen an der nördlichen Seite der nördlichen Zufahrt bei der Unterführung ablagern lassen. Er ist dieserhalb — nach vorläufiger Straffestsetzung und Einspruch — durch Urtheil des Schöffengerichts vom 16. Mai 1889 zu einer Strafe von 1 *M.* wegen Uebertretung des Strassenpolizei-Reglements für Berlin vom 7. April 1867 verurtheilt, welches bestimmt: § 93. Jede Verunreinigung der öffentlichen Strassen ist untersagt. Als solche gilt auch . . . . Auswerfen von . . . . . Schnee . . . . . § 94. Das Abladen von Schnee und Eis ist nur an denjenigen Orten gestattet, welche durch öffentliche Bekanntmachung oder Anschlag diesem Zwecke überwiesen sind. — Während R. fristzeitig Berufung einlegte, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten vom 24. Juni 1889 den Konflikt mit der Begründung erhoben, dass jener in der Ausübung seines Amtes und zwar in rechtmässiger Weise gehandelt habe, weil die zur Ablagerung des Schnees benutzte Strasse ein der Verfügung der Eisenbahn unterliegender Privatweg sei, auf welchem das nur für öffentliche Strassen bestimmte Polizei-Reglement nach §§ 98 und 108 keine Anwendung finde. — Nach vorläufiger Einstellung des Verfahrens ist von dem zur Erklärung aufgeforderten Angeklagten eine solche nicht abgegeben worden. — Das Königliche Landgericht, der Ober-Staatsanwalt und das Kammergericht erachteten eine Amtsüberschreitung als vorliegend, weil die Strasse unter den § 1 des Reglements falle und Angeklagter somit die Strafbestimmung der §§ 93 und 94 verletzt habe, während die Frage, ob ihm hierbei ein Verschulden zur Last falle, der Beurtheilung des Strafgerichts unterliege. Der I. Senat des Ober-Verwaltungsgerichts erkannte am 12. April 1890 dahin, dass der Konflikt für begründet zu erachten und daher das gegen R. eingeleitete strafgerichtliche Verfahren einzustellen sei.

Gründe:

„Unbedingt sind der Droschken-Halteplatz, von welchem der Schnee fortgeschafft und die nördliche Zufahrt, auf welcher die anfahrenden Wagen sich demnächst zum Halteplatz bewegen und in deren äussersten Winkel der Schnee abgelagert wurde, ein im Privateigenthum des Fiskus stehendes Zubehör der Bahn, ein Bestandtheil der Bahnhofsanlage. Platz und Weg dienen zwar — gleich den Wartehallen, Perrons, Laderampen, welche dem Zutritte des reisenden Publikums offenstehen und, falls die Bahn ihrem Zwecke als Verkehrsanstalt entsprechen soll, auch nothwendig offen bleiben müssen — im gewissen Sinne dem öffentlichen Verkehr, aber nur in derselben Weise, wie die Eisenbahnen selbst. Sie sind deshalb im Sinne des Wegerechts Privat- und nicht öffentliche Wege. Sie sind nicht vom Wegebaupflichtigen, sondern vom Eisenbahnunternehmer zu unterhalten, nicht von der Gemeinde als Trägerin der allgemeinen Polizeilast, sondern vom Unternehmer zu reinigen und zu beleuchten; betreffs ihrer Erhaltung in einem, den polizeilichen Anforderungen entsprechenden Zustande unterstehen sie ebenso wie der Schienenweg der Verwaltung und der polizeilichen Fürsorge der Eisenbahn- und nicht der der Wegepolizeibehörde; bezüglich ihrer hat das Einschreiten der Ortspolizei sich in denselben Grenzen zu halten, welche bezüglich jedes anderen, dem Publikum zugänglichen Privatweges bestehen und somit sich auf Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung und auf die Abwendung von Gefahren zu beschränken (Entsch. d. Ob.-V.-G. Bd. IX S. 245; Bd. X S. 217; Bd. V S. 235). — Ist insoweit dem Konfliktsbeschlusse beizutreten, so war mit demselben doch nicht anzuerkennen, dass das Strassenpolizei-Reglement vom 7. April 1867 nur die öffentlichen Strassen berühre. Während von den angezogenen Paragraphen § 108 nichts Bezügliches enthält und § 98 nur bestimmt, dass im Sinne dieser Spezialvorschrift auch öffentliche Wasserläufe als öffentliche Strassen anzusehen sind, spricht Absatz 3 des § 1 ausdrücklich aus, dass unter der Bezeichnung „öffentliche Strassen“ hier wie überall in den nachstehenden Bestimmungen auch öffentliche Plätze, Durchgänge sowie solche im Privateigenthum stehenden Strassen, Wege usw. begriffen sind, in welchen thatsächlich ein öffentlicher Verkehr stattfindet. Das Reglement findet daher auch auf Bahnhofszufahrten, Vorplätze usw. Anwendung und ist für alle, welche diese benutzen, rechtlich wirksam; wie denn auch ohne Schutz des Reglements in Berlin die Aufrechterhaltung der Ordnung auf den zahlreichen ausgedehnten Flächen dieser Art kaum zu ermöglichen sein dürfte. — Das Reglement ist, obwohl es sich zunächst an das auf den Strassen verkehrende Publikum wendet, doch zugleich für den Eigenthümer der Strassen und den Unterhaltungspflichtigen verbindlich, daher auch für die Verwaltung der Staatseisenbahnen, insoweit diese lediglich als Eigenthümerin von Grundstücken als Subjekt von Privatrechten in Betracht kommt, nicht jedoch, insoweit sie gleich der Ortspolizei staatshoheitliche Funktionen auszuüben hat (Entsch. Bd. II S. 407 ff.). In dieser Hinsicht hat sie gemäss § 23 des Gesetzes vom 3. November 1838 die Bahnpolizei, die polizeiliche Fürsorge für den geordneten Zustand der gesammten Anlagen der Bahn nebst allem Zubehör selbständig zu handhaben und stellt sich somit bezüglich der Bahnhofszufahrten und Vorplätze und der Regelung des Verkehrs auf diesen als ein der Ortspolizeibehörde (dem Königlichen Polizeipräsidium) koordinirtes Organ der Polizeigewalt dar. Die Einheitlichkeit der Staats- und Polizeigewalt (Entsch. Bd. III S. 315; Bd. XI S. 398) schliesst es aus, dass das eine koordinirte Organ das andere in seinem verfassungsmässigen Wirkungskreise, sei es durch den Einzelfall betreffende Verfügungen, sei es durch Erlass allgemeiner Verordnungen, rechtswirksam beschränken könnte. Ist dies thatsächlich doch geschehen, so kann eine solche Kollision der beiderseitigen Amtsbefugnisse weder durch administrative, noch durch gerichtliche Durchführung der einseitig getroffenen Anordnung (Entscheidung), sondern nur durch die Entscheidung der beiden Organen vorgesetzten polizeilichen Aufsichtsinstanz endgültig entschieden werden (Entsch. Bd. II S. 407 ff.). Vor einer solchen Erledigung bleibt dasjenige Organ, in dessen Wirkungskreis eingegriffen ist, dessenungeachtet so befugt als verpflichtet, diejenigen Maassnahmen, welche es zur Lösung seiner amtlichen Aufgabe, zum Schutze der besonderen, ihm anvertrauten polizeilichen Interessen für erforderlich erachtet, zu treffen und durchzuführen. — Nach §§ 53 und 55 des Bahnpolizei-Reglements vom 30. November 1885 steht die Ueberwachung der Ordnung innerhalb des Bahngebietes, insbesondere auf den Vorplätzen, insoweit nicht besondere Vorschriften ein Anderes bestimmen, den Bahnpolizei-Beamten zu. Zu jener Ordnung gehört die Reinhaltung der Plätze, daher die Aufräumung und Beseitigung des gefallenen Schnees. Besondere, die Bahnpolizei hierin beschränkende Vorschriften können durch Anordnung der vorgesetzten Behörde, als welche die Reskripte vom 6. Juni und 1. Juli 1889 (Min.-Bl. 1889 S. 136) nicht zu erachten sind, getroffen werden, nicht jedoch durch die Verordnung einer bloss koordinirten Polizeibehörde, als welche das Berliner Strassenpolizei-Reglement vom 7. April 1867 sich darstellt. Wollte man eine solche Beschränkung in dem § 94 des letzteren gleichwohl erkennen, so fehlt hier die Bezeich-

nung derjenigen polizeilichen Instanz, welche den Schneeabladeplatz bezüglich der Bahnhofsbestandtheile zu bestimmen hat. Dies würde daher unter allen Umständen Sache der Bahnpolizei bleiben. Zu deren Beamten gehören endlich die Bahnmeister für das ganze Gebiet der Bahn und alle zugehörigen Anlagen (§§ 66 Nr. 8; 70 Bahnp.-Regl.). Der Bahnmeister R. hat somit dadurch, dass er den vom Droschken-Halteplatz weggeräumten Schnee in einem Winkel der Zufahrt abladen liess, seine Amtsbefugnisse nicht überschritten. Demzufolge war gemäss des Gesetzes vom 13. Februar 1854 und des § 11 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungs-Gesetze vom 27. Januar 1877 der erhobene Konflikt für begründet zu erachten und das dieserhalb gegen ihn eingeleitete strafgerichtliche Verfahren endgültig einzustellen."

(Erk. des I. Senats des Preuss. Ober-Verwaltungsgerichts vom 12. April 1890; „D. Selbstverwaltung". Bd. XVII S. 547 ff.).

Bücherschau.

Kompass. Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn 1891. Herausgegeben von S. Heller. 24. Jahrgang. Wien, Verlag von Alfred Hölder.

In der Methode der Bearbeitung, sowie in der Eintheilung des Stoffes ist — wenigstens was die Verkehrsanstalten anlangt — keine Aenderung in dem kürzlich erschienenen 24. Jahrgange des altbewährten Jahrbuches eingetreten, was man nur billigen kann. Dasselbe weist wieder einen ansehnlichen Zuwachs neuer Gesellschaften und Effekten auf.

Die Lokomotiv- und Strassenbahnen in Oesterreich-Ungarn sind auf Seite 498—698 ausführlich und sorgsam behandelt (Personalnotizen, Bahngebiet, Konzessionsdaten, Gesellschaftskapital, Anleihen, Betriebsresultate und Bilanz).

Moeller's Kursbuch, dessen erstes Heft für 1891 bei Schmorl & von Seefeld Nachf. in Hannover in seinem 39. Jahrgang erschienen ist, enthält die neuesten Veränderungen der Fahrpläne und eine Fülle praktischer Notizen, welche es zu einem beliebten Nachschlagebuch gemacht haben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. In der den Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr betreffenden Bekanntmachung in Nr. 100 dieser Zeitung von 1890 ist in dem ersten Absatz hinter der gesperrt gedruckten Ueberschrift ein sinnstörender Druckfehler insofern enthalten, als dort das Wort „Lokalbahnstationen" statt des Wortes „Vizinalbahnstationen" gesetzt ist. Der fragl. Satz muss wie folgt lauten: „Für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinalbahnstationen gelangen fortan die im 7. Nachtrage zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 für rohe Kalisalze zum Düngen ohne die in diesem Nachtrage erwähnten Zuschläge zur Berechnung." (112)

2. Verkehrsstörungen.

Betrieb auf Strecke Zajonczkowo-Löbau wegen Schneeverwehung bis auf weiteres eingestellt.

Danzig, den 15. Januar 1891. (113)
Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Betrieb auf der Strecke Zajonczkowo-Löbau am 12. d. Mts. wieder aufgenommen.

Danzig, den 12. Januar 1891. (114)
Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Infolge unüberwindlicher Schneehindernisse waren wir bemüssigt, den Güterverkehr auf hierseitigen Linien am 10., 11. und 12. d. Mts. einzustellen.

Wien, am 13. Januar 1891. (115)

5. Güterverkehr.

1. Süddeutscher Verband und zwar Bayerisch-Elsass-Lothringen-Luxemburger Güterverkehr. 2. Schlesisch-Süddeutscher Verband. 3. Badisch-Bayerischer Güterverkehr. 4. Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar l. J. sind die nachbenannten K. Bayerischen Lokalbahnstationen in den direkten Güterverkehr einbezogen worden:

Brand i. F., Ebnath, Fichtelberg, Unterlind der Lokalbahn Neusorg-Fichtelberg und Fischhaus, Fürsteneck, Kalteneck, Röhrnbach und Tiefenbach der Lokalbahn Passau-Röhrnbach.

Ueber die Frachtsätze ertheilen die Verbandsstationen Auskunft.

München, den 8. Januar 1891. (116)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Februar 1891 tritt zum **Südostpreussischen Verbands-Gütertarif** der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält:

1. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement.
2. Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen.
3. Neue Frachtsätze im Verkehr mit sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie den Stationen Bartschin, Gnesen, Jadownik, Königsberg i. Pr. Ostbahnhof, Labiau, Nakel, Pakosch, Wongrowitz und Znin des Bezirks Bromberg.
4. Aenderungen der Ausnahmetarife und Einführung eines Ausnahmesatzes für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. zur überseeischen Ausfuhr von Marggrabowa nach Pillau.

Abdrücke des Nachtrages V sind bei den Fahrkarten-Ausgabestellen der Verbandsstationen zu beziehen.

Bromberg, den 8. Januar 1891. (117)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Artikel Kokosnussöl u. Kokosbutter werden in den Ausnahmetarif o des **Niederländisch-Bayerischen Gütertarifes** vom 1. Juni 1883 aufgenommen.

München, den 12. Januar 1891. (118)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Die Station Münsterbusch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) wird mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. ab in den im vorbezeichneten Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif Nr. 7 für die Beförderung von Eisenerzen etc. (Verkehr mit den Belgischen Binnenstationen) und zwar mit den Frachtsätzen für den Verkehr mit Stolberg (Mühle) aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Güter-Abfertigungsstelle.

Köln, den 12. Januar 1891. (119)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Im **Staatsbahn-Güterverkehr Köln (linksrheinisch)-Erfurt und anschliessende Privatbahnen** treten für den Verkehr zwischen der Station Meiningen der Werra-Eisenbahn einerseits und verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) andererseits ermässigte Entfernungen in Kraft.

Das Nähere ist bei den in Frage kommenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 14. Januar 1891. (120)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt Nachtrag IV zu Heft 3 des Verbands-Gütertarifs in Kraft.

Derselbe enthält einen Frachtsatz des Ausnahmetarifs 4 b für die Beförderung von Gütern aller Art in Wagenladungen zwischen Wien (K. F. J. B.) und Voitersreuth.

Abdrücke dieses Nachtrages können durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Dresden, am 13. Januar 1891. (121)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hannover-Oberhessischer Güterverkehr. Am 15. d. Mts. gelangt der Nachtrag VIII zum Hannover-Oberhessischen Gütertarif zur Einführung, über dessen Inhalt die Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Giessen, den 10. Januar 1891. (122)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Malstatt der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln mit den Frachtsätzen der Gruppe Bous, Brebach etc. in den Tarif vom 15. Juni v. J. einbezogen. Gleichzeitig treten in dieser Gruppe für Wagenladungsklasse 6 (Cement etc.) Frachtsätze hinzu.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 13. Januar 1891. (123)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Einführung eines Nachtrags I zum Theil I. Mit 1. Februar 1891 tritt der Nachtrag I zum Theil I, Güterklassifikation für die Elbeumschlags-Verkehre in Kraft.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen gratis zu erhalten.

Wien, den 14. Januar 1891. (124)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen

Elbeumschlags-Verkehr. Für Schuppen aus Paraffin oder Erdwachs in Fässern, Kisten oder Säcken verpackt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1891 in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Drohobycz . . .	4,29 M
„ Boryslaw	4,39 „
„ Stanislaú	4,92 „
„ Kolomea	5,39 „
„ Krakau	1,71 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Drohobycz . . .	4,24 „
„ Boryslaw	4,34 „
„ Stanislaú	4,87 „
„ Kolomea	5,34 „
„ Krakau	1,66 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Drohobycz . . .	4,76 „
„ Boryslaw	4,86 „
„ Stanislaú	5,39 „
„ Kolomea	5,86 „
„ Krakau	2,18 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 12. Januar 1891. (125)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestrussischer Verkehr via Woloczysk u. via Radziwilow. Weiterbestand eines direkten Frachtsatzes. Unter Bezugnahme auf die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Nr. 51 vom 2/7. 90 ad 1456, Seite III erfolgte Kundmachung wird zur Kenntniss gebracht, dass der Bestand des ermässigten Frachtsatzes für Bau- und Nutzholz von Podwoloczyska nach Odessa-Port transit seewärts behufs Weiterbeförderung nach den Häfen des Schwarzen Meeres pr. 52 R. 84 Kop. pro 610 Pud (= 10 000 kg) und Wagen, gleich wie derjenige für Bau- und Nutzholz-Transporte mit der Bestimmung nach ausländischen Häfen, durch die mit 20. Dezember 90 a. St./1. Januar 91 n. St. erfolgte Aufhebung der Spezialtarife für Importartikel nach Russland nicht alterirt wird, bezw. diese Frachtsätze auch fernerhin in Gültigkeit bleiben.

Wien, am 9. Januar 1891. (126)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. K. priv. Mohacs-Fünfkirchner Bahn. K. priv. Fünfkirchen-Barcser Bahn. Tarif- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten. Mit 1. Februar 1891 tritt eine Tarif- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der K. priv. Fünfkirchen-Barcser und der K. K. priv. Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn andererseits in Kraft.

Exemplare dieser Tabelle sind um den Preis von 10 kr. pro Stück bei der kommerziellen Direktion der Südbahn in Wien zu haben.

Wien, am 5. Januar 1891. (127)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg. Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg. Tariftabellen für Tourkarten, dann für Tour- und Retourkarten. Mit 1. Februar 1891 tritt eine Tariftabelle für Tourkarten, dann für Tour- und Retourkarten im Verkehre zwischen den Stationen und Haltestellen der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg untereinander, ferner eine Tarif- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten (Tourkarten sowie Tour- und Retourkarten) zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft, dann der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg einerseits und Stationen der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg andererseits in Kraft.

Exemplare dieser Tabellen sind um den Preis von 10 kr. pro Stück bei der kommerziellen Direktion der Südbahn in Wien zu haben.

Wien, am 7. Januar 1891. (128)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
auch als betriebsführende Verwaltung
der obbezeichneten Lokalbahnen.

7. Be- und Entladefristen.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die mit Genehmigung der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen Z. 18814/III ex 90 mit dem 3. November 1890 verfügte Herabsetzung der den Parteien für die Selbst-Beladung, resp. Entladung von Güterwagen tarifmässig zugestandenen Frist von 12 auf sechs Tagesstunden wird vom 15. Januar d. J. angefangen aufgehoben und treten demnach mit diesem Tage wieder die tarifmässigen Be- und Entladefristen von zwölf Tagesstunden in Kraft.

Wien, am 12. Januar 1891. (129)

8. Offene Stellen.

Ein unverheiratheter Stations-Assistent oder ein für diese Stelle befähigter Beamter zum baldigen Eintritt gesucht. Meldungen unter Beifügung des Lebenslaufes und Zeugnissabschriften unter P. 10 an die Exped. dieses Blattes. (130)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 6. 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

3400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 21. Januar 1891.

Inhalt:

Die erhöhte Tragfähigkeit der Güterwagen.

Zwei Gründe sind es, welche die Frage der Einführung von Güterwagen erhöhter Tragfähigkeit in Fluss gebracht haben und auf der Tagesordnung erhalten; der eine dieser Gründe ist Familienangelegenheit der Bahnverwaltungen, und zwar sind es die stetig unzureichender werdenden Geleis- und Bahnhofsanlagen frequenter Strecken, sowie der Mangel an rollendem Betriebsmaterial. Die andere von aussen kommende Anregung ist sekundärer Natur; weil nämlich die Vertreter von Landwirthschaft und Industrie auf das Verlangen nach Tarifermässigungen mit dem Hinweis auf den dadurch bedingten Ausfall an nicht zu missenden Einnahmen abgewiesen werden, so ertheilen eben diese zum Theil fachkundigen Interessenten den Bahnverwaltungen den Rath, durch Einführung von Wagen erhöhter Tragkraft, i. e. billigeren Betrieb den beregten Ausfall zu decken. Den technischen Ausgangspunkt dieser Erwägungen bildet die Thatsache, dass der Raddruck der zweiachsigen Güterwagen nur ungefähr $^2/_3$ desjenigen der Lokomotiven beträgt, daher eine Erhöhung desselben wohl zulässig sei und eine günstige Ausnützung des Oberbaues ergeben würde. Diese Voraussetzung ist zwar an sich richtig, gibt aber nach anderer Seite zu Bedenken Veranlassung, so dass hier eine kleine Abschweifung gestattet sei: Den schwachen Punkt der gebräuchlichen Deutschen Oberbausysteme bildet bekanntlich der Schienenstoss, welcher nur durch stete Aufmerksamkeit und Stopfarbeit in betriebssicherem Zustande erhalten werden kann. Die Ursache dieser Schwäche ist durch die geringe Anlagefläche der Laschen in den Laschenkammern begründet. Die Rechnung ergibt, dass der entstehende Flächendruck bei Lokomotivbelastung und schlecht unterstopften Stossschwellen, selbst bei den neueren langen Laschen, die Elastizitätsgrenze überschreitet und die Erfahrung bestätigt dies, indem Lasche und Kammer einer starken Abnutzung unterworfen sind. Da die von den Güterwagen herrührende Beanspruchung jetzt nur etwa $^2/_3$ obigen Maasses beträgt, so ist klar, dass bei Erhöhung des Raddruckes der Güterwagen die zerstörende Thätigkeit am Stosse viel häufiger auftreten würde, als bisher; an eine Haltbarkeit der Stossverbindungen wäre nicht mehr zu denken. Es gibt jedoch Mittel zur Verstärkung des Schienenstosses, und zwar 1. durch bessere Unterstützung desselben, oder 2. durch zweckmässigere Gestaltung der Verbindung (Wahrung der Kon-

tinuität der Schiene).[1]) Die beregten Uebelstände treten nämlich dann nicht hervor, wenn am Stosse die Einsenkung unter der Radlast, selbst bei lose sitzenden Laschen, nicht grösser wird, als unter einer Mittelschwelle. Der spezifische Druck der Stossschwellen auf die Bettung ist bei der gegenwärtigen Anordnung so bedeutend, dass das Bettungsmaterial an den Stossschwellen seitlich herausgedrückt wird, was sich durch das gleichzeitig hervortretende Wasser des Untergrundes kennzeichnet; die Mittelschwellen bleiben infolge des geringeren Flächendruckes in ruhiger Lage.

Um nun eine geringere Einsenkung am Stosse zu erzielen, hat man die tragenden Flächen zu vergrössern, was am einfachsten dadurch geschieht, dass die Stossschwellen zu einem Schwellroste ausgebildet werden, indem zwei weitere Schwellen in der Geleisrichtung unter den ersteren verlegt werden. Zu den Unterschwellen können noch brauchbare ausgewechselte Schwellen dienen.

Die folgende Anordnung der Stossverbindung ist unter der Voraussetzung ausführbar, dass man auf die jetzigen schmalen Anlageflächen der Lasche verzichtet und den Schienenfuss hierfür nutzbar macht, indem die Stossschwellen als Langschwellen verlegt werden. Bei Holz geschieht sodann die Befestigung durch Schrauben, Nägel, und bei eisernen Schwellen (mit dem Trägheitsmomente der Schienen) durch Keilverbindung oder Schrauben — eine dankbare Aufgabe für strebsame Konstrukteure. Hierbei (Eisen) könnten die Laschen vollständig wegfallen[2]), so dass die etwas komplizirtere Befestigung der Schwelle nicht theurer würde, als die Laschen mit 2 Querschwellen.[3]) Es erübrigt nun, kurz auf die Vorschläge einzugehen, welche von derselben Seite, wie die hier behandelte Frage, (von der Grossindustrie) angeregt worden sind: schwerere Schienen einzuführen. Man war sich wohl bewusst, dass bei stärkeren Ansprüchen „etwas geschehen müsse", und so hat man im Hinblicke auf England das allerdings einfache, aber kostspielige Mittel der schwereren Schiene vorgeschlagen. Inzwischen ist in weiser Sparsamkeit[4]) dieses Ansinnen bei den Preussischen Staatsbahnen abgelehnt, dagegen die Vermehrung der Schwellen von 10 auf 11 beschlossen worden. Diese Maassregel wird sicher ihren günstigen Einfluss nicht verfehlen, wenngleich die Mängel des Stosses nahezu die alten bleiben. Durch die oben angedeuteten Maassnahmen jedoch wird es möglich, die Uebelstände zu vermeiden, bezw. in verhältnissmässig sehr kurzer Zeit abzustellen, welche Möglichkeit von wesentlichem Einfluss ist auf eine Einführung der tragfähigeren Güterwagen überhaupt, wie wir nach dieser Abschweifung sogleich sehen werden.

Zwar ist in manchen Kreisen nur von Neubeschaffungen tragfähigerer Fahrzeuge, also einem allmählichen Uebergange die Rede; dem entgegen steht jedoch der Einwand der Tarifpolitiker, dass die grössere Tragfähigkeit der Wagen mit dem bestehenden Tarifsysteme sich nicht im Einklang befinde. Man kann diesem Bedenken, bei einer viele Jahre in Anspruch nehmenden Uebergangszeit, die Berechtigung nicht absprechen[5]), da das jetzige Tarifsystem zu wenig Rücksicht auf die grössere Ladefähigkeit der Wagen nimmt, daher die Konsumenten ein zu geringes Interesse haben, von den gewohnten 10 t-Frachten abzugehen. Die neuen Wagen würden also, wenn in grösserer Zahl vorhanden, nicht genügend ausgenutzt; andererseits, bei entsprechend ermässigten Sätzen für die vergrösserte Frachtmenge, würden dem Publikum die angeforderten Wagen nicht in genügender Zahl gestellt werden können, und stete Beschwerden wären die Folge, weil der Interessent seinen Kalkulationen keine vorher bestimmten Frachtkosten zu Grunde legen könnte und diese heutzutage gerade in der Grossindustrie von hoher Bedeutung sind. Es muss unter allen Umständen die Uebergangszeit auf ein Minimum herabgesetzt werden. Einen guten Anhalt für die Dauer eines solchen Ueberganges bieten die kürzlich herausgegebenen geschäftlichen Nachrichten über die Preussischen Staatseisenbahnen für 1890/91. Hiernach sind bei einem Bestande von 169 000 Stück Güterwagen im Jahre 1889/90 etwa 8 000 Stück, also nahezu 5 %, neue Wagen beschafft worden. Bedenkt man, dass im genannten Jahre die sämmtlichen Wagenfabriken aufs angestrengteste thätig waren, so ergibt sich für eine Erneuerung des Wagenparkes eine Zeit von etwa 20 Jahren, wobei einer inzwischen nöthig werdenden Vergrösserung noch nicht Rechnung getragen ist. Eine derartig lange Uebergangszeit schaffen zu wollen, ist bei den schnell wechselnden Verkehrsverhältnissen wohl ausgeschlossen, und schon aus diesem Grunde ist die Umarbeitung der vorhandenen Wagen durchaus erforderlich. Dass dieselben einer derartigen Vergrösserung ihrer Kapazität fähig sind, ist ein Verdienst ihrer Schöpfer, bezw. der bestehenden Verwaltungen; denn es ist das Zeichen eines weitschauenden Geistes, bei der Schaffung und Erhaltung irgend welcher Anlage und insbesondere eines industriellen Apparates diesen so zu gestalten, dass er nicht nur den augenblicklichen Anforderungen zu genügen vermag, sondern dass er in allen seinen Theilen auch der Erweiterung und Veränderung fähig ist. Diese unserem Eisenbahnwesen thatsächlich innewohnende Eigenschaft kann nicht hoch genug geschätzt werden, und mit den vorhandenen Mitteln möglichst viel zu leisten, empfiehlt sich weit mehr, als dieselben bei gesteigerten Ansprüchen zu verwerfen und durch neue zu ersetzen. Es erscheint demnach geboten, nicht nur die Neubeschaffung von tragfähigeren Wagen allein, wie solches fälschlich angestrebt wird, sondern auch die Umarbeitung der vorhandenen Wagen zwecks Vergrösserung ihrer Ladefähigkeit eifrig zu betreiben. Die Wirkungen dieser Maassregel wären für die Verwaltungen, wie bereits oben angedeutet, eine entsprechend grössere Kapazität bei einem nur geringen Mehrgewichte der Wagen, so dass das Verhältniss von Eigengewicht zur Nutzlast, welches jetzt durchschnittlich 60 % beträgt, sich später erheblich günstiger gestalten würde (etwa 40 %).

Es wird nunmehr zu untersuchen sein, ob eine Erhöhung der Tragfähigkeit der vorhandenen Güterwagen überhaupt, und bezw. bis zu welchem Grade stattfinden kann. Es möge hier bemerkt werden, dass die Deutschen Bahnen bei dem anfänglich schwachen Verkehr und noch schwächeren Oberbau meist

[1]) Das a. a. O. bewährte Mittel der Entlastung des Stosses, indem man die beiden Schienenenden desselben gegen einander versetzt, ist leider in Deutschland wenig versucht worden. Eine zweckmässige Anordnung ist diejenige, bei welcher die beiden zugehörigen Stösse um eine Schwellentheilung versetzt sind, letztere unverändert bleibt und die Stossschwelle schräg liegt. Versuche sind daher leicht anzustellen. Selbst die geringste Verbesserung des Stosses, welcher die Hauptursache der schädlichen Widerstände der Betriebsmittel und daher auch der Zerstörung derselben und des Oberbaues bildet, ist von Wichtigkeit. Von diesem Gesichtspunkte aus empfiehlt sich auch die Einführung längerer Schienen (Holland 14 m), nachdem Bedenken gegen die vergrösserte Stossfuge experimentell als unwesentlich erkannt sind.

[2]) Bei Holzschwellen könnte die früher gebräuchliche schwache Lasche zur Wahrung des Horizontalverbandes beibehalten werden.

[3]) Dieses System hat manche Vortheile des Langschwellensystems, besitzt aber die dem Querschwellenoberbau eigenthümliche Sicherheit gegen Spurveränderungen. Das Wandern der Schienen wird wirksam verhindert durch eine unschädliche Einklinkung derselben im Fusse am Schienenende; in die Klinkung greift der entsprechende Nagel oder Schraube für die Schwellenbefestigung. Diese Anordnungen der Stossverbindungen können auch bei dem umstehend erwähnten versetzten Stosse ohne Aenderung angewendet werden.

[4]) Es würden bei den für die Preussischen Staatsbahnen in Frage kommenden 18 000 km Hauptbahnen für jedes Kilogramm Erhöhung des Schienengewichtes etwa 5 Millionen Mark Mehrkosten erwachsen, bei der vorgeschlagenen Schiene (45 kg für das Meter) entspricht dies bei dem Mehrgewichte (gegen die gegenwärtig verwendete) von 12 kg für das Meter 60 Millionen Mark!

[5]) Selbstverständlich ist der gegen die 12,5 bezw. 15 t betragende Tarifeinheit überhaupt geltend gemachte Grund, dass sie der bestehenden Tarifpolitik widerspricht, absolut haltlos. Wenn sich die Grundsätze eines Tarifsystems nicht den praktischen Verhältnissen anzupassen vermögen, so ist eben dieses System kein gesundes.

Wagen von 5—7000 kg Tragfähigkeit hatten; nur sehr allmählich steigerte sich, der Entwickelung der einzelnen Bahnen folgend, die Tragfähigkeit bis 8000 kg, während die mit den Seeplätzen in Verbindung stehenden Bahnen (Berlin-Hamburger, Westfälische, Hannoversche, Bergisch-Märkische Bahn und die anschliessenden Süddeutschen Linien) bereits Wagen für 10000 kg mit entsprechendem Volumen besassen, um die Massengüter der Seehäfen zu bewältigen. Erst mit Einführung des sogen. Elsässischen Tarifsystems, welchem die Einheit von 10000 kg zu Grunde liegt, wurden sämmtliche Bahnen Mitte der siebziger Jahre gezwungen, ihren Wagenpark dieser Tragkraft anzupassen, wenn anders ihnen von den Konkurrenzlinien, welche leistungsfähigere und mit dem veränderten Tarifsystem im Einklang stehende Betriebsmittel besassen, der Verkehr nicht entzogen werden sollte. Schon damals zeigte sich, wie oben behauptet, die Unzulänglichkeit der Neubeschaffungen allein (z. B. Köln-Minden); es mussten dort vielfach die vorhandenen dreiachsigen Wagen in der Zwischenzeit zur Anwendung kommen, ferner leihweise Beschaffung von anderen Verwaltungen (im durchgehenden Verkehr), Umbau usw. Man hatte also die Tarifeinheit erhöht, weil man durch die Verbilligung der Betriebskosten bei leistungsfähigeren Wagen eine Tarifermässigung gewähren konnte, und Publikum sowie Verwaltungen fanden ihre Rechnung dabei — ein Beispiel für die Gegenwart! Seit dieser Umwandlung nun ist die Tragfähigkeit der Wagen, mit Ausnahme einiger[6]) wegen ihrer Minderzahl und der theilweise ungenügenden Stärke der Wagen im Sande verlaufenen Versuche mit 300 Centner-Wagen, dieselbe geblieben, bis jetzt von neuem die Verhältnisse dahin drängen, leistungsfähiger und zugleich billiger zu werden; denn beides ist mit einander verknüpft.

Dass der Oberbau bei den angedeuteten Abänderungen eine grössere Verkehrslast verträgt, haben wir oben gesehen. Dasselbe ist bezüglich der Brücken der Fall, für deren Konstruktion allgemein Lokomotivbelastung zu Grunde gelegt ist. Die Wagen selbst dürften um so eher eine Mehrbelastung vertragen, als das zu denselben verwendete Material wesentlich besser geworden ist. Achsen und Räder werden aus Material hergestellt, dessen Festigkeit und Zuverlässigkeit (Dehnung und Kontraktion) insbesondere durch Verwendung von Martinstahl erheblicher zugenommen hat, als die demselben zugemuthete Mehrbelastung bei den festgehaltenen Dimensionen der einzelnen Theile betragen würde. Der vermehrte Druck auf die Achsschenkel, welcher zu Befürchtungen wegen Heisslaufens Anlass geben könnte, ist durch die Fortschritte in der Herstellung mineralischer Schmieröle nach genau bestimmten Eigenschaften bezüglich Schmierfähigkeit, Erstarrungspunkt und Flüchtigkeit als unschädlich zu erachten. Das Wagenuntergestell, insbesondere die Hauptträger werden jetzt häufig aus Flusseisen von hoher Festigkeit (38 bis max. 43 kg/qmm) und Dehnung (20%) hergestellt, so dass die Mehrbelastung unbedenklich ist; jedoch werden die bezw. Verwaltungen in jedem Einzelfalle die Einflüsse der Mehrlast rechnerisch usw. zu prüfen haben. Auch die Federn sind ausreichend kräftig, oder können leicht entsprechend verstärkt werden. Nicht so günstig gestalten sich die Verhältnisse bei den Zug- und Stossvorrichtungen der Wagen; dieselben genügen schon jetzt nicht mehr den Ansprüchen, welche bei dem verschärften Rangirbetrieb, besonders auf schiefen Ebenen, an sie gestellt werden; hierbei fliegen die einzelnen Theile förmlich umher, vor allem die Bufferstangen. Die Einführung von Flusseisen für diese Apparate ist noch wenig gefördert, da die Gefahr plötzlicher Brüche zu Bedenken Anlass gab; indessen haben sich letztere als nicht gerechtfertigt erwiesen, und wo Flusseisen verwendet wird, hat es sich gut bewährt. Bei genügenden Dimensionen würde es auch für die vermehrte Last ausreichen.

Der Fassungsraum ist bei den vorhandenen kurzen Kohlenwagen für die vermehrte Last zu klein, so dass eine Erhöhung des Kastens nöthig wird. Die hiergegen geltend gemachten Bedenken dürften sich leicht beseitigen lassen. Die Kohlenwagen, so wird ausgeführt, haben zumeist bewegliche Kopfbraken, so dass der Druck ausschliesslich durch die Zapfen der Braken aufgenommen werden muss. Es wäre allerdings bedenklich, den wesentlich vergrösserten Druck auf die Kopfwand bei Erhöhung des Kastens von diesen Zapfen allein aufnehmen zu lassen und man müsste darauf bedacht sein, unter Belassung der vorhandenen Brake die Kopfwand so zu erhöhen, dass die Erhöhung eine selbständige Konstruktion bildet, welche zugleich zur Verankerung der Seitenwände dient. Ein weiteres Bedenken ergibt sich aus der ungenügenden Höhe der Ladebühnen mancher Zechen; die Wagenkasten sind jedoch augenblicklich von so verschiedener Höhe, dass die Vergrösserung der meisten um etwa 0,4 m, bis zur Höhe der Kokswagen, kaum von Belang wäre; ausserdem sind die entsprechenden Aenderungen an den Ladebühnen ohne wesentliche Umstände zu erreichen und dürften keineswegs einen wirklichen Hinderungsgrund für die Durchführung der besprochenen Maassregel bedeuten. Bei den vorhandenen bedeckten Güterwagen ist eine Raumvergrösserung unthunlich; die neueren Wagen haben jedoch einen so grossen Inhalt, dass nicht zu leichte Güter ohne weiteres Platz finden. Im übrigen müsste hier während der Uebergangszeit eine zweckentsprechende Grenzfeststellung sperriger Güter aushelfen.

(Schluss folgt.)

[6]) Oberschlesische, Rheinische. Köln-Mindener, Niederschlesisch-Märkische und Hessische Ludwigsbahn.

Vertheilung der Londoner Bahnen nach ihrer Länge auf das Stadtgebiet.

Wenn man von „London" spricht, versteht man darunter gewöhnlich den Bezirk des „eigentlichen" London innerhalb der Grenzen, die der Generalregistrator (Registrar General), Sir Brydges Hennicker, welcher die Geburts- und Sterbelisten führt, festgelegt hat. Diese Abgrenzung stimmt nach Umfang und Einwohnerzahl im grossen und ganzen mit dem Bezirk des früheren hauptstädtischen Bauamtes (Metropolitan Board of Works) überein.*) Dieser Bezirk des „Registrar General", innerhalb dessen die City ein Gemeinwesen für sich bildet, den man als das eigentliche London („London proper") bezeichnen kann, begreift die für Bauzwecke bereits im wesentlichen nutzbar gemachte Stadt, welche sich in einer einzigen Masse von Hampstead im Norden nach Norwood oder selbst Croydon im Süden und von Bromley im Osten bis nach Hammersmith im Westen erstreckt. Auf diesen Bezirk, dessen Grenzen von Zeit zu Zeit weiter hinausgeschoben werden, erstrecken sich die alle 10 Jahre wiederkehrenden Volkszählungen.

Ungleich schwieriger, wie für die eigentliche Stadt, ist es, für diejenige Zone eine Grenze zu finden, innerhalb deren sich der tagtäglich behufs Abwickelung der Geschäfte von und nach dem Stadtinnern bewegende Vorortverkehr abwickelt, den man als „residential traffic" bezeichnet. Wollte man die Grenzen der Wohnbezirke aller derjenigen Personen zusammenfassen, welche in der Innenstadt ihre geschäftliche Thätigkeit verbringen, so würde man diese Grenzen im Süden bis an den Kanal auszudehnen haben. Zweckmässig werden sie indess enger und bestimmter gefasst und nicht über den Bezirk, in welchem die Eisenbahnen noch deutlich den Charakter der Vorstadtbahnen tragen, ausgedehnt. Dieser Bezirk erhält eine geeignete Umgrenzung, in dem unter der Botmässigkeit der

*) Dasselbe ist im Jahre 1888 selig entschlafen. An seine Stelle ist nunmehr ein „Grafschaftsrath" (County Council) getreten. London bildet derzeit eine Grafschaft für sich, von welcher die City ausgenommen ist.

hauptstädtischen Polizei stehenden Bereiche, dessen Grenzen von dem Mittelpunkt in Charing Cross nach jeder Richtung sich etwa 24 km weit erstrecken, ein fast genauer Kreis. Diesen Bezirk bezeichnet man als Aussenlondon (Outer oder Greater London). Die Bezirke des eigentlichen London und von Aussenlondon wiesen im Jahre 1881 folgende Flächen und Einwohnerzahlen auf:

	Fläche qkm	Einwohner
Eigentliches London (einschl. der City)	305,1	3 816 483
Aussenlondon	1 481.7	950 178
Gesammtlondon	1 786.8	4 766 661

Es ist nun vom Unterzeichneten auf Grund der bekannten Airey'schen Eisenbahnkarten*) ermittelt worden, wie sich auf die beiden Stadtbezirke die vorhandenen Bahnstrecken vertheilen. Hiernach ist folgende Tabelle, welche die an dem Londoner Bahnnetz betheiligten Gesellschaften getrennt angibt, aufgestellt worden:

Bahngesellschaft	Ausdehnung der Bahnen in Kilometern innerhalb des Bezirks		
	Eigentliches London	Aussenlondon	Gesammtlondon
1. Westbahn	7,7	42.4	50,1
2. Nordwestbahn	19 3	28.9	48.2
3. Mittellandbahn	16 2	23,9	40,1
4. Nordbahn	23,5	34,1	57,6
5. Ostbahn	35,9	70,6	106,5
6. London, Tilbury und Southendbahn	0.8	23,9	24,7
7. Südwestbahn	17,7	99,8	117,5
8. London Brighton und Südküstebahn	71,6	73,1	144,7
9. London, Chatham und Doverbahn	43,4	15,8	59.2
10. Südostbahn	36,3	46,3	82,6
11. Gemeinschaftsstrecke der unter 7. und 8. aufgeführten Bahnen	1,2	7,8	9,0
12. Tottenham und Hampstead-Verbindungsbahn	10,5	—	10,5
13. Nord- und Südwest-Verbindungsbahn	—	8,3	8,3
14. Westlondon- und erweiterte Westlondonbahn	12,7	—	12,7
15. Metropolitanbahn	18 5	21,2	39,7
16. Metropolitan-Distriktbahn	17,0	13,6	30,6
17. Gemeinschaftsstrecke der unter 14. und 15. aufgeführten Bahnen	3.2	—	3,2
18. Hammersmith und Citybahn	4,7	—	4,7
19. Nordlondonbahn	23,6	—	23,6
20. Ostlondonbahn	11.0	—	11,0
zusammen	374.8	509,7	884,5

Aus der Tabelle geht nicht genau hervor, in welchem gegenseitigen Verhältniss die Bahnen am Londoner Vorortverkehr theilnehmen, da die Zahlen sich lediglich auf die Eigenthumslängen, nicht aber auf die Betriebslängen beziehen. Nur die Verzeichnung der Bahnlängen nach den Mitbetriebsverhältnissen der Bahnen unter einander würde hier ein zutreffendes Bild liefern. So dient beispielsweise die Nordlondonbahn, welche in Aussenlondon eigene Bahnstrecken überhaupt nicht besitzt, dem Vorortverkehr in umfassendem Maasse, indem sie die Nord-, Nordwestbahn und andere Linien benutzt. Umgekehrt benutzen dafür die Nord- und Nordwestbahn die Nordlondonbahn, um nach der City zu gelangen.

Nach der Tabelle ergeben sich als diejenige Anzahl der Einwohner bezw. diejenigen Flächen, auf welche je 1 km Eisenbahnen entfallen, die folgenden Werthe:

	Es entfällt 1 km Bahnlinie auf	
	Einwohner	Fläche qkm
Eigentliches London	10 183	0,81
Aussenlondon	1 864	2,91
Gesammtlondon	5 390	2,02

*) Wir machen unsere Leser auf eine die Entwickelung der Londoner Eisenbahnen und die in Betrieb sowie die in Bau befindlichen Eisenbahnlinien von London und dessen Vororte klarstellende Uebersichtskarte aufmerksam, welche als Tafel VI dem Jahrgang 1890 (Band XXVII) von Glaser's „Annalen für Gewerbe und Bauwesen" beigegeben ist. Die Red.

Im vorstehenden sind alle von durchlaufenden Zügen befahrenen Bahnverbindungen einbezogen, ebenso wie die lediglich für den Güterverkehr angelegten Strecken einbegriffen sind.

Km.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen. Der Beschluss IX zu Nr. VIII der Tagesordnung der vorjährigen Vereins-Versammlung wird bei Neuauflage von Güterwagenpark-Verzeichnissen von sämmtlichen Vereins-Verwaltungen — soweit dies noch nicht geschehen — zur Durchführung gebracht werden.

Vereins-Betriebsreglement. Der im Oktober v. J. von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegebene II. Nachtrag zu diesem Uebereinkommen ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 134 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 147 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend die Anwendung der Vereins-Einrichtungen auf die Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn in deren Verkehr mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 165 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Lieferfrist-Verlängerung (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 179 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 191 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 199 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 204 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Uebernahme der Haftung für die übereinkommengemässe Benutzung und Behandlung der auf die Lokalbahnen Gotteszell-Viechtach und Fürth-Zirndorf übergehenden Wagen der Vereins-Verwaltungen (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Reichshaushalts-Etat für 1891/92.

Der vom Bundesrath genehmigte ausserordentliche Landeshaushalts-Etat für Elsass-Lothringen (vergl. Nr. 97 Jahrg. 1890 S. 952 d. Ztg.) weist Ausgaben in einem Gesammtbetrage von 2 721 627 ℳ nach. Von denselben entfallen auf den Bau vollspuriger Eisenbahnen 1 410 427 ℳ und zwar für eine Bahn von Saarburg nach Alberschweiler und Vallerysthal (3. und letzte Rate) 261 600 ℳ, von Selz über Walburg nach Merzweiler (2. Rate) 100 000 ℳ, von Hagenau über Sufflenheim nach Röschwoog (2. Rate) 100 000 ℳ, von Münster nach Metzeral (1. Rate) 100 000 ℳ, von Mommenheim nach Saaralben und Saargemünd (1. Rate) 848 827 ℳ.

Preussen: Der Etat der Eisenbahnverwaltung für 1891/92 setzt die Einnahmen aus den vom Staat verwalteten Eisenbahnen auf 929 851 000 ℳ fest, um 79 381 000 ℳ höher an als im Vorjahre. Aus dem Antheil an der Main-Neckar Eisenbahn ist eine Einnahme von 476 837 ℳ, 80 324 ℳ mehr als in 1890/91, eingestellt, ferner aus dem Antheil an der Wilhelmshafen-Oldenburger Eisenbahn eine solche von 378 268 ℳ, 16 104 ℳ mehr als im laufenden Etatsjahre, so dass sich die Einnahme aus den für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen auf 930 706 105 ℳ, um 78 166 228 ℳ höher stellt, als im Vorjahre. Die Einnahmen aus den Privatbahnen, an welchen der Staat betheiligt ist, sind zusammen mit 245 340 ℳ, um 72 269 ℳ niedriger als im Vorjahre, eingestellt; die sonstigen Einnahmen mit 100 000 ℳ (1 600 ℳ weniger als im laufenden Etatsjahre). Die Summe der Einnahmen stellt sich mithin auf 931 051 445 ℳ, um 78 092 359 ℳ höher als im Jahre 1890/91, in welchem sie 852 959 086 ℳ betrug. Die Betriebslänge der für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen ist für den Beginn des Etatsjahres 1891/92 auf 25 089,14 km angesetzt und wird am Ende desselben 25 599,19 km betragen, so dass sich die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt auf 24 658,62 km stellt. Die dauernden Ausgaben bei den vom Staat verwalteten Eisenbahnen sind bezüglich der persönlichen Ausgaben auf 120 078 651 ℳ, um 11 259 285 ℳ höher als im Vorjahre angesetzt, und entfallen

hiervon auf Gehälter 108 864 018 *M*, gegen 94 903 134 *M* im Vorjahre, auf Vergütungen an frühere Mitglieder von Direktionen usw. verstaatlichter Privatbahnen 21 150 *M*, 60 087 *M* weniger als im Vorjahre, auf Wohnungsgeldzuschüsse 14 060 800 *M*, 1 201 600 *M* mehr als im laufenden Etatsjahre, auf andere persönliche Ausgaben 79 617 933 *M*, 8 340 950 *M* mehr als im Etatsjahre 1890/91, auf Tagegelder, Reisekosten usw. 25 068 800 *M*, 2 219 900 *M* mehr, auf ausserordentliche Remunerationen 2 485 718 *M*, 187 685 *M* mehr, auf Unterstützungen an Arbeiter und deren Hinterbliebene 12 906 100 *M*, 510 700 *M* mehr. An sächlichen Kosten sind eingestellt: für Büreaubedürfnisse usw. 17 215 500 *M*, 1 478 600 *M* mehr; für Steuern, Kommunalabgaben und öffentliche Lasten 7 463 000 *M*. 155 000 *M*. mehr; für Ersatzleistungen usw. 5 953 881 *M*, 409 668 *M* mehr; für Unterhaltung der Bahnanlagen 61 709 000 *M*, 6 329 000 *M* mehr; für die Kosten des Bahntransportes 108 469 000 *M*, 73 238 000 *M* mehr; für die Erneuerung des Oberbaues der Bahnen 46 178 000 *M*, 9 759 000 *M* mehr; für die Erneuerung der Betriebsmittel 38 646 000 *M*, 3 969 000 *M* mehr; für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen, einschliesslich derer der Werkstätten 12 483 000 *M*, 2 724 000 *M* mehr; für die Benutzung fremder Bahnanlagen 3 577 300 *M*. 61 500 *M* mehr; für die Benutzung fremder Betriebsmittel 7 737 700 *M*, 1 258 000 *M* mehr, für die Main-Neckarbahn 86 224 *M*, 11 216 *M* mehr; für die Wilhelmshafen-Oldenburger Bahn 202 870 *M*, 194 870 *M* mehr, und für unvorhergesehene Ausgaben 800 *M*, 600 *M* mehr. Für Zinsen und Tilgungsbeträge sind 3 730 959 *M* gegen 33 990 846 *M* in 1890/91 eingestellt. Diese Minderausgabe ist zum überwiegenden Theil durch Umwandlung von Prioritäts-Anleihen in konsolidirte Staatsschuld, bezw. Kündigung des Restes der betreffenden Anleihen entstanden, theils rührt sie daher, dass die noch verbliebenen Anleihen, soweit der Staat Selbstschuldner ist, vom 1. April 1891 ab auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergehen. Die Gesammtsumme der Ausgaben für die für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen stellt sich somit auf 556 477 753 *M* gegen 520 787 054 *M* im Etatsjahr 1890/91. Die Ausgaben für die Centralverwaltung und das Eisenbahnkommissariat zu Berlin sind im ganzen auf 1 318 830 *M*, um 43 500 *M* höher als im Vorjahre angesetzt. Davon kommen auf Gehälter 640 960 (+ 27 060) *M*, auf Wohnungsgeldzuschüsse 110 820 (+ 4 140) *M*, auf andere persönliche Ausgaben 200 450 + 7 300) *M*, auf sächliche und vermischte Ausgaben 166 600 (+ 5 000) *M* und auf die Kosten der Vorarbeiten der neuen Eisenbahnen wie im Vorjahre 200 000 *M*. Die Summe der dauernden Ausgaben beträgt somit 557 796 583 *M* gegen 522 079 184 *M* im Vorjahre.

Bei einer Einnahme von 931 051 445 *M* ergibt sich somit im Ordinarium ein Ueberschuss von 373 254 862 *M*, bei dem aber zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalsschuld 207 584 016,99 Mark in Rechnung zu stellen sind, so dass 165 670 845,01 *M* verbleiben.

An einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben werden im ganzen 20 486 000 *M*, 2 679 000 *M* mehr als im laufenden Etatsjahre, verlangt, wovon 2 500 000 *M* auf den Dispositionsfonds zu unvorhergesehen Ausgaben für die für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen, sowie zur Deckung von Ausgaben bereits geschlossener extraordinärer Baufonds kommen. Die übrigen Forderungen im Extraordinarium beziehen sich in der Hauptsache auf die durch die Steigerung des Verkehrs nothwendig gewordenen Umbauten und Erweiterungen von Bahnhöfen. Als neu zu beginnende Bauten sind lediglich bezeichnet:

Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

Erweiterung der Geleisanlagen auf Bahnhof Bentschen 100 000 *M*, Umbau des Bahnhofes zu Bunzlau 100 000 *M*, Anlage eines Bahnhofes an Stelle der Haltepunkte Adlershof und Glienicke 120 000 *M*, Umbau der Haltestelle Hankelsablage-Zeuthen 120 000 *M*, Geschäftsgebäude für das Eisenbahn-Betriebsamt Stralsund 100 000 *M*.

Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau.

Umbau des Bahnhofes zu Ratibor 100 000 *M*, anderweite Wasserversorgungsanlage für den Bahnhof Posen 100 000 *M*.

Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg.

Erweiterung des Bahnhofes Cüstrin (Vorstadt) 150 000 *M*, Erweiterung des Bahnhofes zu Stargard i. P. 150 000 *M*, Geschäftsgebäude für das Eisenbahn-Betriebsamt Thorn 150 000 *M*.

Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld.

Erweiterung des Bahnhofes Kupferdreh 150 000 *M*, Erweiterung des Bahnhofes Siegen 150 000 *M*, Erweiterung des Bahnhofes Holzwickede 150 000 *M*, Erweiterung des Bahnhofes Remscheid 150 000 *M*, Erweiterung des Bahnhofes Lennep 100 000 *M*, Erweiterung des Bahnhofes Wermelskirchen 80 000 Mark, Erweiterung des Bahnhofes Hattingen 150 000 *M*.

Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt.

Umbau des Bahnhofes Waltershausen 100 000 *M*, Anlagen für den Eilgutverkehr auf dem Anhaltischen Bahnhofe zu Berlin 100 000 *M*, Umbau des Bahnhofes zu Zerbst 150 000 *M*.

Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover.

Umbau des Bahnhofes zu Rheda 150 000 *M*, Umbau des Bahnhofes zu Beckum (Stadt) 100 000 *M*, Verlegung der Wagen-Reparaturwerkstatt Cassel 350 000 *M*, Geschäftsgebäude für das Eisenbahn-Betriebsamt Paderborn 90 000 *M*.

Königliche Eisenbahndirektion zu Köln (linksrh.).

Erweiterung des Bahnhofes Zülpich 110 000 *M*.

Königliche Eisenbahndirektion zu Köln (rechtsrh.).

Erweiterung der Geleisanlagen auf Bahnhof Riemke 100 000 *M*, Erweiterung der Geleisanlagen auf Bahnhof Bochum (B.-M.) 70 000 *M*, Erweiterung des Bahnhofes Engers 100 000 *M*, Erweiterung des Bahnhofes Betzdorf 150 000 *M*, Ueberführung der Chaussee auf Bahnhof Bochum (B.-M.) 60 000 *M*, Elektrische Beleuchtung auf Bahnhof Deutzerfeld 154 000 *M*.

Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg.

Erweiterung des Bahnhofes Kreiensen 100 000 *M*, Erweiterung des Bahnhofes Osterburg 100 000 *M*, Erweiterung des Hauptbahnhofes Magdeburg 155 000 *M*.

Bei der Veranschlagung der Betriebseinnahmen und Ausgaben ist im allgemeinen von den wirklichen Ergebnissen des Jahres 1889/90 ausgegangen worden, doch sind selbstverständlich auch die zur Zeit der Etatsaufstellung herrschenden Verkehrsverhältnisse, sowie die auf die weitere Entwickelung derselben voraussichtlich einwirkenden Umstände unter Beobachtung der gebotenen Vorsicht entsprechend berücksichtigt worden. Bezüglich der neuen Linien ist die Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben unter Vergleichung anderer, in annähernd denselben Verhältnissen befindlicher Bahnen unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der einzelnen Strecken bewirkt worden. Bei der Veranschlagung der persönlichen Ausgaben ist im Hinblick auf die Eröffnung neuer Bahnstrecken und die Zunahme des Verkehrs auf eine Verstärkung des Beamten- und Arbeiterpersonals Rücksicht genommen worden, ebenso hat infolge der durch den Nachtrag zum Etat für das Jahr 1890/91 vorgenommenen Erhöhung der Gehälter der unteren und einer Anzahl von mittleren Beamtenklassen, sowie der Vermehrung von Stellenzulagen und der Erhöhung der Besoldungen der ausseretatsmässigen Beamten ein erheblicher Mehraufwand vorgesehen werden müssen. Derselbe beziffert sich auf 7 328 000 *M*. Bei der Veranschlagung der Aufwendung an Arbeiterlöhnen hat, abgesehen von der Vermehrung des Personals, darauf Rücksicht genommen werden müssen, dass die Löhne der Eisenbahnarbeiter mit der Steigerung der Löhne, namentlich in den Gruben- und in den Hüttenbezirken und an den Hafenplätzen, sich nicht unwesentlich erhöht haben. Ein erheblich höherer Mehrbetrag an Zuschüssen wird auch für die Kranken-, ferner für Pensions-, Wittwen- und Waisenkassen, theils infolge der Vermehrung des versicherungspflichtigen Dienstpersonals und der Steigerung der Löhne, theils infolge des Inkrafttretens der Invaliditäts- und Altersversicherung erfordert. Die Durchführung der gesetzlichen Vorschriften der letztgenannten Versicherung erfolgt durch eine besondere Kasseneinrichtung (vergl. Nr. 5 S. 45 d. Ztg.), welche zugleich der weitergehenden Fürsorge für die ständigen Eisenbahnarbeiter und für deren Hinterbliebene dient, und eine gleich hohe Beisteuer von der Eisenbahnverwaltung und den Arbeitern erhebt.

Die Mittel zur Deckung der Kosten für die Unterhaltung der Bahnanlagen sind mit Rücksicht auf die Erweiterung des Bahnnetzes, die Vermehrung der Unterhaltungsgegenstände und die Steigerung des Verkehrs, sowie die Erhöhung der Arbeitslöhne stärker bemessen worden. Hinsichtlich der Kosten der Züge ist in Betracht gezogen worden, dass durch die Erweiterung des Bahnnetzes, die Einlegung neuer Züge und die zu erwartende Verkehrssteigerung, sowie durch die erhöhten Preise für Kokes und Kohlen wesentliche Mehrausgaben bedingt werden. Ebenso sind die Kosten für die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel in erheblich höherem Maasse in Ansatz gebracht worden. Für die Erneuerung des Oberbaues ist der Bedarf an Schienen, Schwellen usw. auf Grund örtlicher Aufnahme nach dem thatsächlichen Bedürfnisse festgestellt und die Einheitspreise nach den zur Zeit der Veranschlagung maassgebenden Materialpreisen ermittelt worden.

Von dem Ueberschuss von 165 670 845,01 *M* sind zunächst zur Deckung der zur planmässigen Tilgung der vom Staat für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor oder nach diesem Zeitpunkte selbstschuldnerisch übernommenen Schulden 5 584 161,66 *M*, ferner zur Deckung von Staatsausgaben, für welche die Mittel andernfalls durch Aufnahme neuer

Anleihen beschafft werden müssten, und zwar zur ausserordentlichen Tilgung von Staatsschulden bezw. zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen 17 851 751,79 *M.* und zur Deckung anderweitiger etatsmässiger Ausgaben des Rechnungsjahres 1891/92 142 234 931,56 *M.* zu verwenden. Da aber infolge des in den letzten Jahren eingetretenen aussergewöhnlichen Verkehrs auf den Eisenbahnen die Verwaltung den an sie gestellten Anforderungen nicht überall hat gerecht werden können, so soll, um die verfügbaren Bestände (Fonds) zur Vermehrung der Betriebsmittel zu haben, neben den etatsmässig zur Erneuerung der Betriebsmittel vorgesehenen Beträgen, der Verwaltung ein Fonds von 20 000 000 *M.* zu diesem Zwecke zur Verfügung gestellt werden. Die Höhe dieser Summe ist nach dem Verhältniss der Mehrleistungen bemessen worden, welche erfahrungsmässig zur Bewilligung des steigenden Verkehrs von Jahr zu Jahr erforderlich werden. Der Betrag soll zunächst von der Eisenbahn-Kapitalschuld abgeschrieben werden, während die auf denselben zu übernehmenden Ausgaben derselben wieder zuwachsen.

Preussische Staatsbahnen.

Im Jahre 1891/92 sollen dem Betriebe übergeben werden:

Strecke	km
Direktionsbezirk Altona.	
St. Margarethen-Westliche Kanalmündung (Brunsbüttel)	6,85
Direktionsbezirk Berlin.	
Bergen-Crampas-Sassnitz	22.28
Zielenzig-Meseritz	35.84
Weisswasser-Forst	30,01
Hirschberg-Petersdorf	13,50
Direktionsbezirk Breslau.	
Freistadt i. Schl.-Waltersdorf	23,10
Strehlen-Glambach-Grottkau	33 30
Glambach-Wansen	5,70
Lublinitz-Herby	16,80
Direktionsbezirk Bromberg.	
Labiau-Tilsit	69,30
Hagen-Wollin	2,20
Direktionsbezirk Elberfeld.	
Hoffnungsthal-Immekeppel	5,60
Hagen-Hengstei	3,11
Direktionsbezirk Erfurt.	
Jüterbog-Treuenbrietzen	19.80
Oberröblingen-Allstädt	7,80
Zella-Mehlis-Schmalkalden	23.79
Schmalkalden-Kleinschmalkalden	9.60
Reinsdorf-Frankenhausen	14,20
Georgenthal-Tambach	6,08
Ohrdruf-Gräfenroda	18,59
Direktionsbezirk Frankfurt a/M.	
Weilburg-Abzweigweiche-Laubuseschbach	15,28
Verlängerung des Gütergeleises von Bahnhof Halle	0,04
Direktionsbezirk Hannover.	
Niederwalgern-Weidenhausen	13,40
Direktionsbezirk Köln (linksrh.).	
Düren-Kreuzau	7.90
Merchweiler-Göttelborn	3,00
Alsdorf-Herzogenrath	6,60
Einführung der Strecke Stolberg-Alsdorf in die Strecke Würselen-Stolberg	0.62
Morsbach-Kohlscheid	5,90
Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.).	
Dillenburg-Strassebersbach	15,30
Neueinführung der Soester Linie in den Bahnhof Hamm	1,40
Direktionsbezirk Magdeburg.	
Salzwedel-Lüchow	15.20
Etgersleben-Förderstedt	17.70
Braunschweig-Meine	14,70
Magdeburg (Elbbahnhof)-Buckau	1,70
Biederitz-Loburg	26.60
zusammen	512,79

Dagegen wird die bisherige Einmündung der Strecke Alsdorf-Stolberg in den Bahnhof Stolberg Rh., nachdem die genannte Strecke in die Strecke Würselen-Stolberg eingeführt sein wird, mit 2,74 km in Wegfall kommen.

Unfälle im Monat November 1890.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat November 1890 beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 6 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 25 Entgleisungen und 42 Zusammenstösse in Stationen und 239 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 282 Personen verunglückt, sowie 99 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 191 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 14 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., zu Köln (rechtsrh.) und zu Bromberg, 4 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, je 2 Verletzungen auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, je eine Verletzung auf die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau, zu Köln (rechtsrh.) und zu Hannover und auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 39 getödtet und 187 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 19 getödtet und 18 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 38 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 376,15 km Betriebslänge und 925 624 970 geförderten Achskilometern) 279 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (rechtsrh.), auf den Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen und in dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,44 km Betriebslänge und 29 298 801 geförderten Achskilometern) 34 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Hessischen Ludwigsbahn, auf der Mecklenburgischen Südbahn und auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Sommerfahrplan-Konferenz.

In Gemässheit des im Juni v. J. in Stuttgart gefassten Beschlusses trat am 14. d. Mts. in Berlin die internationale Konferenz zur Berathung und generellen Feststellung des Sommerfahrplanes für das laufende Jahr (vergl. Nr. 4 S. 34 d. Ztg.) zusammen. Es wird darüber berichtet: Vertreten waren nahezu neunzig mitteleuropäische Eisenbahndirektionen und Dampfschifffahrtgesellschaften (Deutschland. Oesterreich-Ungarn, Schweiz, Holland, Belgien, Italien, Frankreich, England, Dänemark, Schweden, Norwegen, Serbien, Polen usw.) durch eine ziemlich gleiche Anzahl Abgeordneter. Als geschäftsführende Verwaltung und Leiterin der Plenarberathungen fungirte die hiesige Königliche Eisenbahndirektion. Regierungsvertreter hatten entsandt die Ministerien in Wien, Pest und Rom, sowie das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement in Bern. Zu der Plenarberathung stand zunächst der Antrag auf der Tagesordnung, dass der Sommerfahrplan von diesem Jahre ab schon am 1. Mai (anstatt wie seit 1885, erst am 1. Juni) in Kraft treten möge. Man fasste zwar keinen bindenden Beschluss, empfahl aber den 1. Mai als geeigneten Anfangstermin, so dass die endgültige Entscheidung von den betheiligten Staatsregierungen zu treffen sein wird. Der Antrag, die zum Aushang kommenden Fahrpläne behufs genügender Ausnutzung des vorhandenen Raumes und thunlichster Einschränkung des durch die kolorirten Fahrpläne geschehenden Reklamewesens nur in Höhe von 1, $^{1}/_{2}$ oder $^{1}/_{4}$ m herzustellen, wurde angenommen. Auch wurde es im Interesse pünktlicher und sorgfältiger Bekanntgabe der Fahrpläne gutgeheissen, dass der Austausch der Entwürfe thunlichst rasch erfolgen soll, wie auch die Aenderungen des zweiten Entwurfs gegen den ersten besonders zu kennzeichnen sind. Die internationale Konferenz zur Feststellung des Winterfahrplanes für 1891/92 wird im Juni d. J. in Stockholm stattfinden. An die Plenarsitzung schlossen sich die Gruppenberathungen, welche ein reichhaltiges Material zu bewältigen hatten.

Ueber die Ergebnisse des Verkehrs auf den Preussischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1879/80 und 1889/90

befindet sich in dem ersten Heft des Jahrgangs 1891 des „Archivs für Eisenbahnwesen“ eine vergleichende Notiz, welche nicht nur ein interessantes Bild von der Entwickelung des Eisenbahnverkehrs gewährt, sondern auch den Aufschwung des gewerblichen Lebens in dem Verkehrsgebiet der Preussischen Staatsbahnen im letzten Jahrzehnt erkennen lässt. Die Zahl der Personenkilometer ist danach in dieser Zeit von rund 3 790 000 000 auf 6 706 000 000 oder um 76,9 %, diejenige der Gütertonnenkilo-

meter von rund 8 905 000 000 auf 15 856 000 000 oder um 78 % gestiegen. Auf das Kilometer Bahnlänge stieg der Personenverkehr von 202 002 auf 290 608 Personenkm oder um 44 %, der Güterverkehr von 465 020 auf 673 787 tkm oder um 44,9 %.

Eröffnungen und Erweiterungen bezw. Beschränkungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Mit dem 1. Februar d. J. wird auf der Station Heide der bisher für die Strecken der vormaligen Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und Westholsteinischen Bahn daselbst getrennt behandelte Güter-Abfertigungsdienst vereinigt. Die bisher üblichen Stationsbezeichnungen Heide M. (Marschbahn) bezw. Heide W. H. (Westholstein) werden vom gedachten Tage ab hinfällig und durch die einfache Stationsbezeichnung Heide (ohne Zusatz) ersetzt.

Die bisherige Staatsbahnstation Tondern (A.) wird vom 1. März d. J. ab als Tarifstation für Leichen, Fahrzeuge, lebende Thiere und Güter (Stückgut und Wagenladungen) aufgehoben. Dieselbe bleibt vorläufig Haltepunkt für den Personenverkehr und Ladestelle für den Wagenladungsverkehr (vergl. Bekanntmachung in Nr. 4 S. 40 d. Ztg.).

Direktionsbezirk Berlin. Die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station Blasdorf ist am 1. d. Mts. für den Wagenladungs-Güter- und Viehverkehr eingerichtet worden.

Direktionsbezirk Bromberg. Die an der Bahnstrecke Allenstein-Kobbelbude zwischen Guttstadt und Arnsdorf in Ostpreussen gelegene Haltestelle Regerteln wird am 1. Februar d. J. für den beschränkten Personen- und Gepäck-, sowie für den unbeschränkten Vieh- und Güterverkehr eröffnet werden.

Am 1. d. Mts. ist in dem nicht an der Eisenbahn gelegenen Orte Nörenberg in Pommern eine Güternebenstelle für die Annahme und Auslieferung von Eisenbahn-Eil- und Frachtstückgut eröffnet worden.

Die Haltestelle Neuendorf-Friedheim an der Strecke Güldenboden - Allenstein zwischen Preussisch-Holland und Grünhagen ist am 1. d. Mts. für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet und die Haltestelle Stempuchowo für den unbeschränkten Wagenladungs-Güterverkehr vom gleichen Tage ab eingerichtet worden.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Herford nach einem geeigneten Punkte der Linie Bremen-Osnabrück beauftragt worden.

Frankfurt a. M.-Münster: Projekt.

Vom Ausschusse für den Bau einer Vollbahn von Frankfurt a. M. nach Münster ist beschlossen worden, die allgemeinen Vorarbeiten für die Bahnlinien zu beginnen und mit der Strecke Siegen-Dillenburg den Anfang zu machen. Die Kosten hofft man durch freiwillige Beiträge der betheiligten Kreise, Städte und Geschäftszweige aufzubringen.

Abbruch einer Eisenbahnstrecke.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau ist die seit dem 1. Oktober v. J. — dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Karf-Radzionkau — von Station 13,010 bis 20,761 mit einer Länge von 7,751 km ausser Betrieb gesetzte Bahnstrecke Karf-Tarnowitz nunmehr abgebrochen worden.

Centralbahnhof Frankfurt a/M.

Die seitens Preussen für den Centralbahnhof zu Frankfurt a. M. aufzuwendende Summe war ursprünglich mit 24 850 000 *M.* bemessen. Es hat sich aber ein Mehrbedarf von 1 700 000 *M.* herausgestellt, von welchem noch 700 000 *M.* durch das Etatsgesetz für 1891/92 zu bewilligen sind.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Die am 10. d. Mts. abgehaltene Generalversammlung beschloss, eine Eisenbahn von Güntersberge über Stiege nach Hasselfelde zu bauen und zu diesem Zwecke 500 000 *M.* Stammaktien Lit. B. sowie 600 000 *M.* 4 % Obligationen auszugeben.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 31. Dezember 1890 betrugen provisorisch 4 844 693 *M.* gegen 4 736 230 *M.* im gleichen Zeitraum des Vorjahres, mithin mehr 108 463 *M.*

Mecklenburgische Südbahn.

Auf den 7. Februar d. J. ist eine ausserordentliche Generalversammlung berufen, welche über die Aufnahme einer Anleihe behufs Vermehrung der Betriebsmittel und Vornahme von Erweiterungsbauten Beschluss fassen soll.

Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Am 6. Februar d. J. findet eine ausserordentliche Generalversammlung in Parchim statt, welche über die Aufnahme einer Anleihe behufs Beschaffung von Betriebsmitteln und für Erweiterungsbauten Beschluss fassen soll.

Spandauer Fabrik-Eisenbahn.

Von den 6 Brücken, welche für die Spandauer Fabrik-Eisenbahn erforderlich sind, ist, wie die „Voss. Ztg." berichtet, im kommenden Sommer noch der Bau der Havelbrücke zwischen der neuen Pulverfabrik und dem Eiswerder (Feuerwerkslaboratorium) auszuführen. Auf dem rechten Havelufer ist bereits vom Lehrter Bahnhof in Spandau eine Eisenbahnverbindung mit den Wagenhäusern und weiter bis zur Havel gegenüber dem Eiswerder hergestellt. Später soll durch eine Dampffähre eine Verbindung zwischen der Fabrik-Eisenbahn und den Wagenhäusern hergestellt werden, so dass dann eine vollständige Ring-Eisenbahn bestehen wird.

Neue schnelle Eisenbahn- und Dampferverbindung zwischen Köln und London.

Die seit langer Zeit zwischen der Belgischen Staatsbahnverwaltung und der Französischen Nordbahn-Gesellschaft schwebenden Verhandlungen behufs Herbeiführung einer schnelleren Verbindung zwischen Deutschland und England auf der Linie Köln - Brüssel - Calais - Dover - London sind, nach der „Voss. Ztg.", jetzt zum Abschlusse gekommen, und treten danach vom 1. Februar d. J. ab zwei neue Eilzüge und Dampferfahrten in jeder Richtung in den Dienst. Die Gesammtfahrzeit soll 14¼ Stunden betragen.

Gebühren für Drahtmeldungen.

Der Reichskanzler hat eine Herabsetzung der Gebühren für Drahtmeldungen vom 1. Februar d. J. ab angeordnet. Die im „Reichsanz." veröffentlichte Anordnung lautet:

„Der Absatz I § 9 der Telegraphenordnung für das Deutsche Reich vom 13. August 1880, wonach die Telegrammgebühr auf 6 ₰ für das Wort mit einem Mindestbetrage von 60 ₰ für das Telegramm festgesetzt ist, wird vom 1. Februar d. J. ab wie folgt abgeändert: Für das gewöhnliche Telegramm wird auf alle Entfernungen eine Gebühr von 5 ₰ für jedes Wort, mindestens jedoch der Betrag von 50 ₰ erhoben."

Allgemeine Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaft.

In das Handelsregister des Amtsgerichts I in Berlin ist jetzt eingetragen, dass die Deutsche Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaft ihre Firma in Allgemeine Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaft umgeändert hat. Sitz der Gesellschaft ist nicht mehr Dortmund, sondern Berlin. Den Vorstand bilden z. Z. der Direktor Eduard Conrad zu Wannsee, der Königliche Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor a. D. Richard Kolle und der Direktor Paul Mamroth in Berlin.

Hamburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft.

In der ausserordentlichen Generalversammlung vom 3. Dezember v. J. wurde die Erhöhung des Aktienkapitals behufs Ausführung neuer Linien in Gemässheit der vom Senate ertheilten Konzessionen von 6½ auf 9 Millionen Mark beschlossen.

Aus den Niederlanden.

Niederländische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Lage-Zwaluwe-Herzogenbusch vollständig eröffnet.

Von der 46 km langen Staatseisenbahn-Linie Lage-Zwaluwe-Herzogenbusch, deren Strecke Lage-Zwaluwe-Waalwyk (29 km) bereits am 22. Oktober 1886 und Waalwyk-Vlymen (10 km) am 1. Oktober 1888 eröffnet worden war, ist am 15. Oktober 1890 auch die Reststrecke Vlymen - Herzogenbusch (7,246 km) und somit die ganze Linie Lage-Zwaluwe-Herzogenbusch dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Aus Frankreich.

Der Streit zwischen dem Staate und der Französischen Südbahn-Gesellschaft.

In dem Ministerialbericht über die Vorschüsse, welche der Staat auf Grund seiner Garantien an die verschiedenen Eisenbahngesellschaften leistete, wird die Compagnie du Midi beschuldigt:

1. vor Abschluss der 1883 er Konvention die Betriebseröffnung unrentabler Linien, deren Bau sie übernommen hatte, nach

Kräften hingehalten zu haben, um dadurch ihren Reinverdienst zu erhöhen und, nachdem ein Theil desselben zu Schuldentilgungszwecken an die Regierung bezahlt war, eine höhere Dividendengarantie im Betrage von jährlich 2 000 000 Frcs. zu erzielen;

2. nach erfolgter Unterzeichnung der Konvention, ungeachtet geringerer Roheinnahmen, bedeutend mehr für Betriebskosten verausgabt und einen vermehrten Zinszuschuss beansprucht zu haben, während der Staat etwa 30 000 000 Francs erspart hätte, wenn die Ausgaben auf derselben prozentmässigen Höhe der Einkünfte wie früher verblieben wären und endlich

3. ihren Ausgabeetat für 1888 um 3 400 000 Frcs. zu hoch bemessen zu haben, obgleich derselbe, angesichts des fortwährend abnehmenden Verkehrs, von seiner früheren „verschwenderischen Höhe“ einigermaassen herabgesetzt wurde.

Gegen diese Anklage vertheidigt sich die Direktion in einer ausführlichen Eingabe, die insofern weiteres Interesse in Anspruch nimmt, als sie eine gründliche Darstellung der Verkehrsentwickelung enthält und im grossen ganzen die Beschuldigungen der Regierung zu bestätigen scheint.

Die Gesellschaft betrieb im Jahre 1883 ein Netz von 2 239 km Länge, hatte 97 300 000 Frcs. Roheinnahmen und 49 300 000 Frcs. (50,66 %) Unkosten oder für das Kilometer berechnet 41 608 Frcs. Einnahme gegen 21 089 Frcs. Ausgabe. In der Periode 1884/89 bezifferte sich aber die Betriebslänge auf bezw. 2 435, 2 506 (von 1885—1888) und 2 594 km, doch verminderte sich das Roheinkommen gegen das Jahr 1883 um:

Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
6 000 000	8 400 000	14 900 000	11 900 000	14 300 000	12 400 000
in 1884	1885	1886	1887	1888	1889

während die Ausgaben in 1884 und 1885 um 2 300 000 Frcs. und 2 800 000 Frcs. wuchsen und von 1886 an um bezw. 2 300 000, 3 600 000, 7 300 000 und 7 700 000 Frcs. zurückgingen. Das Verhältniss der Betriebskosten zu den Einnahmen war

1884	1885	1886	1887	1888	1889
56 67 %	58,56 %	56,97 %	53 77 %	50,66 %	48,94 %

und die Roheinnahme für das Kilometer ging stetig zurück, bis solche in 1889 auf 32 741 Frcs. sank, wogegen die Ausgaben für das Kilometer allerdings vom Jahre 1885 an unausgesetzt abnahmen und in 1889 nur 16 027 Frcs. ausmachten. — Es ist mindestens sehr auffallend, dass die Einnahmen seit Anfang der Konvention unausgesetzt wichen, dagegen in der Periode 1879/83 von 76 000 000 Frcs. auf 97 300 000 Frcs. — also um 29,3 % in 5 Jahren — stiegen, ein Resultat, das der Gesellschaft damals gestattete, 19 685 000 Frcs. auf Rechnung ihrer Schuld an den Staat abzuzahlen.

Die Vertheidigungsschrift schreibt den Ausfall im wesentlichen dem verheerenden Einflusse der Reblaus zu, der den Weintransport, auf welchen die Bahn besonders angewiesen, in hohem Grade beeinträchtigte. Diese Erklärung reicht aber augenscheinlich nicht aus, da der Personenverkehr gleichfalls sehr ungünstig auskam. In 1883 nahm die Südbahn für Passagiergelder 36 103 900 Frcs. ein und obgleich in 1889 255 km mehr in Betrieb waren, verringerte sich der Ertrag der Personenbillets um 3 712 700 Frcs. auf 32 386 200 Frcs. Dabei legten die Personenzüge in der ersten Periode 10 153 700 km und in der letzteren 11 281 400 km zurück, doch fiel die Roheinnahme für das Kilometer und den Zug von 3,55 Frcs. auf 2,87 Frcs. Berücksichtigt man obendrein, dass das letzte Vergleichsjahr, der Pariser Ausstellung wegen, den Personenverkehr ausnahmsweise begünstigte, so erscheint das Resultat um so unbefriedigender. Ebenso wenig beruhigend ist es auf der anderen Seite die Betriebskosten während der beiden letzten Jahre so sehr vermindert zu sehen, denn die Ersparniss von 5 178 Frcs. für das Kilometer oder 24,5 % zwischen 1884 und 1889 deutet mit Sicherheit darauf hin, dass die Gesellschaft den Bahnkörper sowie das rollende Material vernachlässigt, damit ihre Bilanzen nicht allzu schlecht ausfallen. Die Direktion gibt sich zwar der Hoffnung hin, dass die Kalamität der Weinbauindustrie überwunden und die Bahn mit dem Wiederbeleben der Geschäfte besser operiren wird, doch dürfte es in solchem Falle unumgänglich erforderlich sein, die Mehreinnahmen auf die Instandsetzung der Linie usw. anstatt zu Abzahlungen an den Staat zu benutzen.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Nachbarrecht. Verdunkelung der Wohnräume eines Hauses durch vorbeifahrende Eisenbahnzüge.** Aus den Entscheidungsgründen: „Während des Vorbeifahrens der Eisenbahnzüge trat eine Verdunkelung der Wohnräume in dem Wohnhause des Klägers ein; dieser Zustand dauerte etwa eine halbe Minute. Wenn daraufhin die Sachverständigen das Vorhandensein einer — in Betracht kommenden — Verdunkelung verneint haben und der Berufungsrichter dementsprechend einen Schadensersatzanspruch in dieser Richtung nicht für gerechtfertigt erachtet hat, so kann in seinem Ausspruch kein Rechtsirrthum gefunden werden.“ (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 3. Oktober 1889; Bolze, Praxis des Reichsger. Bd. VIII S. 28.)

---

v. O. **Haftpflicht. Die zuerkannte Rente muss auf einen bestimmten Betrag lauten.** Aus den Entscheidungsgründen: „Wenn auf eine in Renten zu leistende Entschädigung erkannt wird, so muss die Rente im Urtheil auf einen bestimmten Betrag festgesetzt werden; es darf nicht die Ausmittelung der Rente einem späteren Verfahren überlassen bleiben oder etwa den Parteien vorbehalten werden, je nachdem auf eine Erhöhung oder eine Herabsetzung der einmal erkannten Rente anzutragen. Es folgt dies aus dem Wesen der Rechtskraft des Urtheils und erleidet nur eine Ausnahme, wo solche gesetzlich zugelassen ist, wie z. B. im § 7 des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871.“ (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 31. Mai 1890; Jur. Wochenschr. 1890, S. 237.)

Bestimmung der Enteignungsentschädigung für ein Areal, welches bei einem Neubau auf dem Grundstück unentgeltlich zur Strassenverbreiterung hergegeben werden muss. In den Gründen des Berufungsurtheils wird ausgeführt: In dem Gutachten der in zweiter Instanz vernommenen Sachverständigen werde der Bodenwerth auf 2 400 *M.* für Vorderland und auf 800 *M.* für das Ar für Hinterland abgeschätzt. Dieses Gutachten müsse ungeachtet der beiderseits erhobenen Einwendungen für maassgebend erachtet und der Berechnung der Entschädigung zu Grunde gelegt werden.

Insbesondere sei dem Gutachten darin beizutreten, dass für das eventuell zur Strassenverbreiterung bei Neubebauung abzutretende Terrain die Entschädigung für Hinterland berechnet werde. Wenn auch die eventuelle Abtretung des Strassenlandes an die Stadtgemeinde unentgeltlich hätte erfolgen müssen, so würde die Abtretung doch erst in einem Zeitpunkte in Frage gekommen sein, bis zu welchem sich die Bodenwerthe voraussichtlich nicht unbedeutend erhöht haben würden. Auf diese Wertherhöhung könne die Schätzung nicht Rücksicht nehmen, wohl aber sei dem Umstande, dass später die unentgeltliche Abtretung zu erfolgen haben würde, in den ausgeworfenen Entschädigungssätzen Rechnung getragen, bezw. es seien die Entschädigungssätze auch unter Berücksichtigung dieses Punktes für angemessen zu erachten.

Aus den Entscheidungsgründen: Im vorliegenden Falle hat das Ortsstatut die Erbreiterung einer bereits bestehenden und mit den Gebäuden der Kläger besetzten Strasse zum Gegenstande und knüpft nicht das Bestehen, sondern nur die Neuerrichtung von Gebäuden an Stelle der bestehenden an die Bedingung der unentgeltlichen Abtretung der zur Strassenerbreiterung erforderlichen Bodenfläche. Es war daher zu ermitteln, welchen Werth die enteigneten Grundstücke unter Berücksichtigung der bestehenden Beschränkung in dem Zeitpunkte der Enteignung hatten und welchen Preis die Kläger in jenem Zeitpunkte unter Berücksichtigung des Bauverbotes im gewöhnlichen Geschäftsverkehr hätten erzielen können. Der Berufungsrichter trägt diesen Umständen dadurch Rechnung, dass er nur die nach dem Ortsstatut bebauungsfähige Fläche als Bauplatz abschätzt und für die im Falle eines Neubaues abzutretende, gegenwärtig aber bebaute Fläche die gleiche Entschädigung wie für das Hinterland gewährt. Ein Rechtsirrthum ist in dieser Entscheidung nicht zu finden.

(Urtheil des II. Civilsenats des Reichsger. vom 16. Sept. 1890 in Sachen F. wider den Preuss. Eisenbahnfiskus [Eisenbahndirektion Elberfeld]).

Verschiedenes.

Preisausschreiben des Vereins Deutscher Maschineningenieure (Beuthpreis).

Der Verein Deutscher Maschineningenieure setzt für das Jahr 1890/91 die weiter unten bezeichneten Preise für die beste Bearbeitung nachstehender Preisaufgaben aus:

Aufgabe I (Beuthaufgabe).

Neben einem grossen Güter- und Rangirbahnhof soll eine Eisenbahn-Reparaturwerkstätte angelegt werden, für welche das Gelände in beliebigem Umfang zur Verfügung steht. Die Werkstätte ist für die Unterhaltung eines Fuhrparks von 300 Lokomotiven, 400 Personen-, Gepäck- und Postwagen, sowie von 6 000 Güterwagen, ausserdem für die Unterhaltung der Weichen für ein Bahnnetz von 1 500 km Länge bestimmt. Die maschinellen Einrichtungen sollen durch Elektromotoren betrieben werden, welche den elektrischen Strom von einer Centralanlage erhalten, die zugleich auch für die elektrische Beleuchtung der Werkstatt und des Bahnhofes zu dienen hat.

Durch den elektromotorischen Betrieb soll die Möglichkeit gewonnen werden, die Aufstellung der Arbeitsmaschinen

dem Arbeitsgange entsprechend in den verschiedenen Werkstattsräumen so zu bewirken, dass die Ortsveränderung der Arbeitsstücke thunlichst eingeschränkt wird und hiernach auch die Lage der Gebäude ohne Rücksicht auf die Entfernung von der Centralanlage so zu bestimmen, wie es für die Zu- und Abführung der Betriebsmittel usw. am günstigsten erscheint. Die häufig benutzten Schiebebühnen sind ebenfalls durch Elektromotoren zu betreiben und ist überhaupt durch geeignete Einrichtungen die Handarbeit bei den Verschiebungen der Fahrzeuge möglichst einzuschränken. Es ist anzunehmen, dass für die Beleuchtung des Bahnhofs 60 Bogenlampen und 200 Glühlampen gebraucht werden; für die Werkstätte ist ebenfalls gemischte Beleuchtung anzuwenden, die auskömmlich, jedoch nicht verschwenderisch sein soll.

Auf eine wesentliche Vergrösserung der ganzen Anlage ist nicht zu rücksichtigen.

Es wird verlangt:

1. Der Lageplan für die Werkstattsanlage nebst den Anschlussgeleisen zum Bahnhof mit der allgemeinen Anordnung der Gebäude, Geleise, Entwässerungsanlagen, der Dampf-, Wasser- und elektrischen Leitungen im Maassstab 1 : 1000.
2. Die Grundrisszeichnungen der Centralanlage und der hauptsächlichsten Werkstattsgebäude mit der Anordnung für die Kraft- und Arbeitsmaschinen sowie für die elektrische Beleuchtung im Maassstabe 1 : 100.
3. Der besondere Entwurf für die Holzbearbeitungs-Werkstätte im Maassstabe 1 : 501.
4. Die genaue Ermittelung des Bedarfs an elektrischem Strom für die einzelnen Elektromotoren, für die Beleuchtung und die Centralanlage, die Berechnung des Kraftbedarfs für die Centralanlage sowie des Dampfverbrauchs für die gesammte Werkstatt.
5. Der Erläuterungsbericht für die gewählten Anordnungen.
6. Ermittelungen der Kosten für den Betrieb der Centralanlage.

Für die beste Bearbeitung, sofern sie als eine preiswürdige Lösung der Aufgabe zu erachten ist, wird ein erster Preis von 1200 *M.* (Ein Tausend Zweihundert Mark) ausgesetzt. Gehen mehrere preiswürdige Lösungen ein, so können ein oder mehrere zweite Preise, bestehend in einem Vereinsandenken oder in einem technischen Werke nach dem Ermessen des Preisausschusses den betreffenden Verfassern zuerkannt werden.

Der Preisausschuss ist berechtigt, die ausgesetzte Geldprämie nach Maassgabe der preiswerthen Arbeiten zu vertheilen, im Falle von den eingelaufenen Arbeiten mehrere preiswürdig sind, von denen jedoch keiner der erste Preis zuerkannt werden kann.

Aufgabe II.

Beschreibung der z. Zt. bekannten Gattungen von Centralanlagen der Krafterzeugung für das Kleingewerbe und kritische Beleuchtung derselben in technischer und wirthschaftlicher Beziehung.

Die Lösung dieser Aufgabe soll in einer Abhandlung bestehen, welche nach Erfordern durch Randskizzen bezw. Zeichnungen erläutert ist und sowohl Centralanlagen für ganze Städte, als auch für Stadttheile, Gebäudekomplexe und grössere Gebäude behandelt.

Für die beste Bearbeitung, sofern sie als eine preiswürdige Lösung der Aufgabe zu erachten ist, wird ein Preis von 600 *M.* (Sechshundert Mark) ausgesetzt. Für eine Veröffentlichung in „Glaser's Annalen" wird ausserdem das übliche Honorar gewährt werden.

Das Preisausschreiben findet unter nachstehenden Bedingungen statt:

1. Die Betheiligung steht auch Deutschen Fachgenossen, welche nicht Vereinsmitglieder sind, frei, hinsichtlich der Aufgabe zu I jedoch mit der Beschränkung, dass die Bewerber das dreissigste Lebensjahr zur Zeit der Bekanntmachung der Aufgabe in der Vereinszeitschrift noch nicht vollendet bezw. die zweite Prüfung für den Staatsdienst im Baufache noch nicht abgelegt und zur Zeit der Ablieferung der Aufgabe die Mitgliedschaft des Vereins erlangt haben.

2. Die Arbeiten sind mit einem Kennwort versehen bis zum 15. August 1891 an den Vorstand des Vereins Deutscher Maschineningenieure zu Händen des Herrn Geh. Kommissionsrath Glaser, Berlin SW., Lindenstrasse 80, unter Beifügung eines gleichartig gezeichneten verschlossenen Briefumschlages einzuschicken, welcher den Namen und den Wohnort des Verfassers enthält. Ist der Bewerber ein Königlicher Regierungs-Bauführer, und wünscht derselbe, dass seine Bearbeitung der Preisaufgabe Nr. I zur Annahme als häusliche Probearbeit für die Baumeister-Prüfung seitens des Vereins Sr. Excellenz dem Königlich Preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten empfohlen werde, so hat er in dem Briefumschlage eine dahin gehende Bitte auszusprechen und die selbstgeschriebene eidesstattliche Versicherung abzugeben, dass die Bearbeitung ohne fremde Beihilfe erfolgt sei. Es wird hierzu bemerkt, dass der vorbezeichnete Herr Minister durch Erlass vom 24. Februar 1887 genehmigt hat, bei hervorragenden Leistungen in der Lösung der gedachten Aufgaben (I) den betreffenden Königlichen Regierungs-Bauführern die häusliche Prüfungsarbeit (§ 41 Nr. 1 der Prüfungsvorschriften) zu erlassen.

Bei der Bearbeitung der II. Aufgabe ist die vorbezeichnete eidesstattliche Erklärung nicht erforderlich, es ist vielmehr zulässig, dass mehrere Verfasser diese Aufgabe gemeinsam bearbeiten.

3. Die Prüfung der eingegangenen Arbeiten und die Zuerkennung der Preise erfolgt durch einen Preisausschuss; das Ergebniss der Beurtheilung wird spätestens in der Novembersitzung des Jahres 1891 mitgetheilt.

Falls preiswürdige Lösungen der einen oder anderen Aufgabe nicht eingegangen sind, kann der nicht ertheilte Preis nach Ermessen des Ausschusses bezw. zur Erhöhung des anderen Preises bezw. zur Prämiirung weiterer Bearbeitungen verwendet werden.

4. Die eingegangenen Arbeiten werden im Vereinslokal ausgestellt; der Verein behält sich das Recht der Veröffentlichung der prämiirten Arbeiten zu I, die im übrigen Eigenthum des Verfassers bleiben, in dem Vereinsorgan vor. Es werden nur die Namen derjenigen Verfasser ermittelt, deren Arbeiten prämiirt sind; den übrigen Verfassern wird überlassen, dem Ausschusse die Eröffnung des Briefumschlages zu gestatten. Die Arbeiten müssen spätestens bis zum 1. Juli 1892 abgeholt werden, widrigenfalls die Briefumschläge erbrochen werden, um den Verfassern die Arbeiten zustellen zu können.

Der Preisausschuss besteht zur Zeit aus folgenden Herren:

Königlicher Eisenbahndirektor Callam,
Eisenbahndirektor a. D. Franck,
Geh. Admiralitätsrath Gurlt,
Maschinenfabrikant Hoppe,
Fabrikbesitzer Mehlis,
Königlicher Eisenbahn-Bauinspektor Schrey,
Geh. Ober-Baurath Stambke und
Geh. Baurath Wichert.

Berlin, den 1. Dezember 1890.

Der Vorstand
des Vereins Deutscher Maschineningenieure.

Internationale elektrotechnische Ausstellung in Frankfurt a/M. 1891.

Man schreibt uns: Das grosse Panorama „Einfahrt eines Norddeutschen Lloyd-Dampfers" in den Hafen von Newyork von Petersen wird auf der elektrischen Ausstellung in Frankfurt a/M. ausgestellt werden. Dasselbe wird elektrisch beleuchtet werden und den Besuchern Gelegenheit geben, auch die innere Einrichtung eines Lloyd-Steamers, den Damensalon, Kajüten der verschiedenen Klassen mit ihrer vollen Einrichtung usw. nicht im Bilde, sondern in wirklicher Nachbildung zu besichtigen.

Personalnachrichten.

Dem Regierungsassessor von Schierstedt in Posen ist die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Direktionsbezirk Bromberg) in Posen und dem Regierungsassessor Hoeppener in Braunschweig die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt in Braunschweig verliehen worden.

Versetzt sind: der Baurath Fank, bisher in Wesel, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Hagen, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Buchholtz, bisher in Gnesen, nach Hannover behufs Beschäftigung im betriebstechnischen Büreau der Eisenbahndirektion daselbst, Stimm, bisher in Hannover, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz) in Breslau, der Eisenbahn-Bauinspektor Schmidt, bisher in Hagen, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Wesel, der Regierungsassessor von Kienitz in Berlin zum Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Thorn unter Uebertragung der Geschäfte eines ständigen Hilfsarbeiters bei demselben, der Regierungsbaumeister Gebhard von Köln nach Saarbrücken zum Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt daselbst, der Regierungsbaumeister Krauss von Köln nach Malmedy und der Regierungsbaumeister Schellhaas vom Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Köln (Stadtbahn) zum bautechnischen Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) in Köln.

Dem Regierungsassessor Georg Heinrich Schmidt in Elberfeld ist, behufs Uebernahme der Stelle eines Landesraths bei der Provinzialverwaltung der Rheinprovinz, die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Februar d. J. wird die auf der Bahnstrecke Allenstein-Kobbelbude zwischen Guttstadt und Arnsdorf i. Ostpr. gelegene Haltestelle Regerteln für den beschränkten Personen- und Gepäck-, sowie den unbeschränkten Vieh- und Güterverkehr eröffnet.

Behufs Vermittelung des Verkehrs werden die auf der Bahnstrecke Allenstein-Kobbelbude verkehrenden Züge nach Bedarf in Regerteln anhalten. Fahr- und Rückfahrkarten werden für den Verkehr zwischen Regerteln einerseits und den Stationen der Strecke Allenstein-Königsberg i. Pr. und Hogendorf-Braunsberg andererseits ausgegeben werden.

Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund des Nachtrages 13 zum Kilometerzeiger und der Preistafel des Lokal-Personentarifs für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg.

Die Abfahrt der Züge von der Haltestelle Regerteln findet wie folgt statt:

Richtung Guttstadt-Allenstein:

Zug 1391 um 9 Uhr 25 Min. Vormittags,
„ 1395 „ 4 „ 42 „ Nachmittags,
„ 1399 „ 9 „ 38 „ Abends.

Richtung Arnsdorf i. Ostpr.-Kobbelbude:

Zug 1392 um 5 Uhr 31 Min. Morgens,
„ 1396 „ 2 „ 06 „ Nachmittags,
„ 1400 „ 8 „ 55 „ Abends.

Die Ver- und Entladung schwerwiegender Fahrzeuge auf der Haltestelle Regerteln ist ausgeschlossen.

Näheres ist auf allen Stationen und Haltestellen zu erfahren.

Bromberg, den 8. Januar 1891. (131)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Priv. Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. Unter Bezugnahme auf § 14 Absatz 4 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung, bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass infolge Schneeverwehung der Gesammtverkehr auf den diesseitigen Strecken

Klein-Schwechat-Mannersdorf,
Bruck a/L.-Hainburg,
Enzersdorf-Poysdorf,
Neustadt-Nachod und
Ung.-Hradisch St. E. G. Personenbahnhof-Ung.-Hradisch Stadt,

ferner der Güterzugsverkehr auf den Strecken

Wien-Marchegg,
Wien-Bruck a/L.,
Chotzen-Neustadt und
Nachod-Halbstadt

seit 9. Januar cr. eingestellt worden ist.

Wien, am 17. Januar 1891. (132)

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 10. Januar d. J. in Nr. 4 der Vereinszeitung (Inser.-Nr. 91) bringen wir hiermit auf Grund des § 14 al. 3 und 4 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung zur öffentlichen Kenntniss, dass infolge Schneeverwehung am 11. Januar l. J. auch in der Strecke: Stuhlweissenburg-Uj.-Szöny, Ofen - Stuhlweissenburg und Bastaji-Zdenci der Gesammtverkehr und in der Strecke Neustadt - Gloggnitz und Kanizsa-Barcs der Frachtenverkehr eingestellt werden musste.

Die Behebung der Verkehrsstörung dürfte voraussichtlich in 4 Tagen erfolgen. Dagegen wurde in der Strecke Nabresina-Laibach und St. Peter-Fiume der Personenverkehr am 11. Januar l. J. wieder aufgenommen.

Wien, am 14. Januar 1891. (133)
Die Generaldirektion.

Infolge Schneeverwehung wurde der Verkehr auf der Strecke Cameral-Moravice und Fiume der Königlich Ungar. Staatsbahnen am 7. Januar l. J. auf die voraussichtliche Dauer von 4 Tagen eingestellt.

Budapest, am 9. Januar 1891. (134)
Die Direktion
der Königl. Ungar. Staatsbahnen.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Betrieb auf Strecke Zajonczkowo-Löbau am 16. d. Mts. wieder aufgenommen.

Danzig, den 16. Januar 1891. (135)
Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

4. Güterverkehr.

Main-Neckarbahn. Im Main - Neckarbahn-Bayerischen Expressgutverkehr treten mit sofortiger Gültigkeit zwischen Heidelberg, Darmstadt und Frankfurt am Main einer- und verschiedenen Bayerischen Stationen anderseits anderweite bedeutend ermässigte Frachtsätze in Kraft. Näheres bei den genannten diesseitigen Abfertigungen.

Darmstadt, den 16. Januar 1891. (136)
Direktion der Main-Neckarbahn.

In den direkten Güterverkehren von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland werden von heute ab

„Maschinentheile, überwiegend aus Eisen, Stahl oder anderen unedlen Metallen“

zu den Frachtsätzen der zweiten Kategorie des Ausnahmetarifs 1 befördert.

Bromberg, den 15. Januar 1891. (137)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 25. Januar 1891 treten für die Beförderung von Eisenbahnschienen etc. zwischen einigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und der Station Hanau Westbahnhof der Hessischen Ludwigsbahn andererseits Ausnahmetarifsätze in Höhe der für die Staatsbahnstation Hanau Ostbahnhof im Güterverkehre Frankfurt a. M.-Köln (rechtsrheinisch) bestehenden bezüglichen Ausnahmetarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Köln, den 16. Januar 1891. (138)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband, Heft 4. Mit dem 17. Januar d. J. gelangen direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holz zwischen Fulsztyn-Gleboka der K. K. Oesterreich. Staatsbahnen einerseits und den Stationen Kattowitz und Breslau (Oberschl., Oderthor, Freib. u. Märk. Bhf.) andererseits zur Einführung. Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 17. Januar 1891. (139)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Erfurt einerseits und den Stationen der Prinz-Heinrichbahn andererseits kommt am 1. Februar 1891 das Heft Nr. 11 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz-Heinrichbahn zur Einführung. Gleichzeitig tritt der Nachtrag I zum Heft Nr. 5 des Tarifs, welcher neue Frachtsätze für Diekirch im Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirkes Frankfurt a. M. und der Cronberger Eisenbahn enthält, in Kraft.

Das Heft 11 kann zum Preise von 40 ₰ und der Nachtrag I zum Heft 5 zum Preise von 15 ₰ von den betheiligten Stationen und unserer hiesigen Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 12. Januar 1891. (140)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Elbumschlags-Verkehr in Dresden und Riesa. Die während der Elbschifffahrtsperiode 1890 gültig gewesenen besonderen Tarifbestimmungen (Vergünstigungen) für den Güterumschlag in Dresden und Riesa werden in gleichem Umfange für das Jahr 1891 erneuert.

Die hierüber ausgegebenen vom 20. Januar 1891 an gültigen Nachträge II bezw. IV können durch unsere Wirthschaftshauptverwaltung hierselbst (Strehlenerstrasse) bezogen werden.

Dresden, am 15. Januar 1891. (141)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

An Stelle der auf Seite 12 des VI Nachtrags zum Rhein- und Main-Umschlagstarife vom 1. Oktober 1886 für den Verkehr zwischen Ebenfurth Mühle und Wien Quaibahnhof einer-, dann den bezüglichen Rhein- und Main-Umschlagsplätzen anderseits publizirten Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 14a treten mit 1. Februar l. J. folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

Nach und von	Frankfurt a/M. transit und Frankfurt a/M. Hafen	Gustavsburg transit	Kastel (Hafen) und Mainz (Hafen)	Mannheim transit und Ludwigshafen a/Rh. transit
	Mark für 100 kg			
Ebenfurth Mühle	2,13	2,20	2 21	2,22
Wien Quaibahnhof	2,15	2,22	2,23	2,24

München, den 14. Januar 1891. (142)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn. Mit dem 1. Februar d. J. wird die Station Bloh der Oldenburgischen Staatseisenbahn in den direkten Kohlenverkehr für Sendungen in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einbezogen.

Oldenburg, den 14. Januar 1891. (143B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Die vom 20. März 1884 ab gültigen Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Eiweiss, Eigelb, Albumin, Fellen und Häuten ab Krakau, Brody und Podwoloczyska nach Frankfurt a. M. treten am 15. März d. J. ausser Kraft.

Köln, den 16. Januar 1891. (144)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Böhmisch-Sächsischer Braunkohlenverkehr. Der Frachtsatz Trupschitz-Gössnitz im Tarifnachtrage VI wird mit Gültigkeit vom 1. März d. J. von 55,3 auf 65,3 ℳ berichtigt.

Dresden, am 13. Januar 1891. (145)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Zum **Westdeutschen Verbandsgütertarif Heft 1** wird zum 1. Februar d. J. ein Nachtrag ausgegeben, durch welchen die Stationen des Direktionsbezirks Hannover: Beetenbrück, Bennemühlen, Bissendorf, Eickeloh, Herrenhausen, Hope, Jarlingen, Langenhagen, Mellendorf, Riethagen, Schwarmstedt, Walsrode, des Direktionsbezirks Altona: Wittenberge und der Reichseisenbahnen: Kochern, Mörchingen in den Verbandsverkehr einbezogen und mehrere anderweite Aenderungen eingeführt werden. Derselbe kann auf den Verbandsstationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden. Die im Mitteldeutschen Verbandsgütertarife vom 1. November 1886 (ausgenommen den Verkehr mit Württemberg) und im Reichsbahn-Staatsbahngütertarife vom 1. Januar 1885 für Wittenberge enthaltenen Frachtsätze werden durch den gedachten Nachtrag hinfällig.

Hannover, den 16. Januar 1891. (146)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Pfälzischer Güterverkehr Zum Tarif für den oben genannten Verkehr vom 1. April 1889 kommt mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab der Nachtrag 3 zur Ausgabe, enthaltend Aenderungen bezw. Ergänzungen in den Fracht- bezw. Ausnahme-Frachtsätzen sowie Aenderung von Stationsnamen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 15. Januar 1891. (147)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Elsass-Lothringischer Güterverkehr. Vom 1. Februar d. J. ab wird für „Langholz" des Spezialtarifs II bei Verladung auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen im Verkehre mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, jedoch mit Ausschluss des sich über die Strecke Mannheim-Friedrichsfeld-Frankfurt a/M. bewegenden Verkehrs die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg für jede Sendung berechnet. (148)

Frankfurt a/M., den 15. Januar 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Vom 1. Februar 1891 an werden die Stationen Zwieselau, Frauenau, Klingenbrunn, Spiegelau, Grossarmschlag und Gratenau der Bayerischen Lokalbahn Zwiesel-Grafenau in die Ausnahmetarife Nr. 3 für Holz des Spezialtarifs II, Nr. 4 für Stammholz und Nr. 5 für Holz des Spezialtarifs III einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, den 17. Januar 1891. (149)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Güterverkehr Russisch-Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizer. Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze anderseits. Einführung eines neuen Tarifes. Mit Gültigkeit vom 1. Februar n. St. gelangt ein Tarif für den in rubro bezeichneten Güterverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält direkte Frachtsätze zwischen den Russisch-Oesterr. Grenzstationen Brody trs., Podwoloczyska trs., Nadbrzezie trs., Sokal trs., Husiatyn trs. und Zuczka trs. einerseits, dann die Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margarethen andererseits. Exemplare des bezeichneten Tarifes sind sowohl in den Verbandsstationen, als auch bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 25 kr pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 14. Januar 1891. (150)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. Eisenbahnverband. Nachtrag I zur Zusammenstellung der Frachtsätze d. d. 1/7. 1887. Am 1. Februar l. J. tritt ein Nachtrag I zur Zusammenstellung der ab 1/7. 1887 gültigen Frachtsätze für diverse Relationen im Oesterr. Eisenbahnverbande in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Stationstarife für den Verkehr zwischen Prosnitz, B. Trübau, Brünn, Hohenstadt, Olmütz, Skalic-Beskovic, Zwittau und Warnsdorf einerseits und Stationen der Böhm. Nordbahn, Oesterr. Nordwestb. und der Oest.-Ung. St.-E.-Ges. andererseits;
2. Schnitttarife für den Verkehr zwischen Stationen der Kaiser Ferdin.-Nordb. und der Mähr. Westbahn einerseits und Stationen der obgenannten Bahnen andererseits;
3. Ausnahmetarife.

Durch diesen Nachtrag werden die auf Seite 5 bis 9 enthaltenen Frachtsätze der erwähnten Zusammenstellung sowie der Anhang hierzu, endlich die Frachtsätze für die gleichen Relationen in den Oesterr. Verbandstarifen Heft 1 & 4a ausser Kraft gesetzt.

Exemplare sind demnächst bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 14. Januar 1891. (151)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Hornviehverkehr aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margarethen. Einführung des VI. Nachtrags zum Spezialtarif vom 1. März 1886. Zum obgenannten Tarife tritt am 1. Februar 1891 der Nachtrag VI in Kraft, welcher u. a. Frachtsätze für neu einbezogene Stationen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen gratis erhältlich.

Wien, am 15. Januar 1891. (152
Namens der betheiligten Verwaltungen: Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Barcs-Pakracer Eisenbahn. Tarif- und Antheils-Tabelle für den direkten Personenverkehr. Mit 1. Februar d. J. tritt eine Tarif- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten, sowie Tour- und Retourkarten zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft einerseits und Stationen der Barcs-Pakracer Eisenbahn andererseits in Kraft.

Exemplare dieser Tabelle können um den Preis von 10 kr. pr. Stück von der kommerziellen Direktion der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Wien bezogen werden.

Wien, am 10. Januar 1891. (153)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft, gleichzeitig als betriebsführende Unternehmung der Barcs-Pakracer Eisenbahn.

6. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 3 716 t Flussstahlschienen des Normalprofils. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens zum Verdingungstermine Mittwoch, den 11. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Materialienbüreau, hier, Brüderstrasse Nr. 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus und können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Postmarken unfrankirt entnommen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, 16. Januar 1891. (154)
Materialienbüreau.

Verding von Glas, Farben. Oelen, Lacken usw. Die im Rechnungsjahre 1891/92 erforderlichen:

220 Buch Blattgold,
4 400 kg Wiener und natürlichen Bimstein,
9 900 „ Caput mortuum,
3 000 „ Umbra,
1 600 „ trockene Spachtelfarbe,
5 500 „ Oker,
2 900 „ Bleimennige.
800 „ Silberglätte,
3 900 „ Zinkweiss,
13 000 „ Bleiweiss,
10 000 „ Terpentinöl,
70 000 „ Leinöl, rohes,
7 100 „ Asphaltlack,
5 400 „ Terebine,
500 „ Borax,
400 „ Schellack,
800 „ Leim,
2 700 l Spiritus,
160 kg Schwämme,
900 „ Schmirgel,
10 200 Bogen Sand- etc. Papier,
68 700 „ Schmirgelleinen,
600 qm 2 mm starkes weisses Tafelglas,
2 000 „ 3,5 mm starkes weisses Tafelglas,
250 „ 3,5 mm starkes mattes Tafelglas,
300 „ rothes und blaugrünes 3 mm starkes Tafelglas,
1 200 Stück Glasglocken zu Personenwagen zur Gasbeleuchtung Pintsch

sollen in öffentlicher Ausschreibung —

nach 25 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet in unserem Sitzungssaale

am 7. Februar 1891, Vormittags 11 Uhr,

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 7. März 1891

Magdeburg, den 13. Januar 1891. (155)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von 213 Stück Postwagenachsen, sowie 370 Stück Trag- und 320 Stück Spiralfedern am 12. Februar 1891, Vormittags 12 Uhr

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Postwagenachsen", beziehungsweise „Angebot auf Trag- und Spiralfedern" an unser maschinentechnisches Büreau, Berlin W., Königgrätzerstrasse Nr. 132 einzureichen. Angebotbogen, Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 1,55 ℳ. für jedes Angebot in Baar oder 1.50 ℳ. in 10 ₰-Reichspostbriefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 12. März 1891.

Berlin, den 13. Januar 1891. (156MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung verschiedener für die Werkstätten der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlicher Materialien soll vergeben werden und zwar:

1. Schweisseisen (Handels- und Qualitätseisen),
2. Flusseisenbleche,
3. Rundkupfer, Rundmessing, Kupfer- u. Messingdraht,
4. Kupferblech, Kupferrohr, Messingblech,
5. Verkleidungsschrauben und
6. Kette, eiserne.

Lieferungsbedingungen und Angebotformulare hierzu können unter Angabe der betreffenden Nummern gegen vorherige postfreie Einsendung von 20 ₰ Schreibgebühren für jede der einzelnen Nummern von der Magazin-Hauptverwaltung hier bezogen werden.

Lieferungsangebote sind bis 31. Januar d. J. an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, den 17. Januar 1891. (JC157)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

7. Verkauf von Altmaterialien

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien. Die in den diesseitigen Hauptwerkstätten zu Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam, Berlin und Braunschweig angesammelten alten Werkstattsmaterialien als Achswellen, Dreh- und Bohrspäne von Antimonlegirungen, Eisen, Stahl, Kupfer, Roth- und Messingguss und von Roth- und Weissguss, ferner Eisenblech, Eisendraht, Feilen und Raspeln, Federstahl, Gekrätze von Roth- und Weissguss, Glasbruch, Gummi, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, Kupfer und Kupferblech, Messing, Neusilberblech, Radreifen, Radsterne, Scheibenräder, Roststäbe, Rothguss, Schienen- und Zungenenden, Schleifsteine, Schrot von Schweiss- und Flusseisen, eiserne Siederohre, Zink und Zinkblech, sowie Leinen-, Plüsch-, Tuch- und andere Abfälle, sollen im Wege des schriftlichen Anbietungsverfahrens verkauft werden.

Bedingungen und die als Angebotsbogen zu benutzende Nachweisung der Materialien liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im Verwaltungsgebäude, Fürstenwallstrasse Nr. 1—10 hierselbst, im Sitzungssaal

am 31. Januar 1891, Vormittags 10 Uhr

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 14. Februar d. J.

Magdeburg, den 15. Januar 1891. (158)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 7. 1891.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 24. Januar 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 2 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Die erhöhte Tragfähigkeit der Güterwagen.

(Schluss aus Nr. 6.)

Es wird nunmehr die Frage zu erörtern sein, wie gross die Kapazität der neuen Wagen zu bemessen ist. Man wird die vorhandenen Wagen, die oben angedeuteten Aenderungen vorausgesetzt, füglich nicht höher als mit 15 t belasten können; andererseits dürfte die Tragfähigkeit von 12,5 t deshalb nicht anzustreben sein, weil sie im Verkehr für Publikum und Verwaltung weniger geläufig ist, als das durch 5 t (100 Ctr.) theilbare Gewicht; auch mit Rücksicht auf die gewünschte erhebliche Vermehrung der Leistungsfähigkeit der Betriebsmittel ist die grössere Zahl die zweckmässigere, ebenso wie für die laufende Neubeschaffung von Wagen, welche am Besten der Tragfähigkeit von 15 t sogleich anzupassen wären; ausgeschlossen erscheint die Tragkraft von 20 t, da — zweiachsige Wagen vorausgesetzt — der Achsdruck (incl. Eigengewicht) ungefähr 14 t betragen würde; dies ist auf den Sekundärbahnen, welche nur für 10 t Achsdruck gebaut sind, unzulässig. Auch wären in weit weniger Fällen die Leistungsfähigkeit und die Vorrathsräume der Fabriken usw. geeignet, sogleich die doppelte Ladung gegen die bisherige zu bewältigen, als dies bei 15 t der Fall; hier ist der Uebergang weniger stark, und in kurzer Zeit liessen sich leicht entsprechende Anordnungen für die nur 50 prozentige Frachtvermehrung treffen.

Es ist in neuerer Zeit häufig mit grossem Nachdruck auf die Amerikanischen Truckwagen von grosser Tragkraft hingewiesen worden, gleichsam als ob von diesen allein das Heil der Welt abhinge. Dieses System eignet sich für Deutsche Verhältnisse durchaus nicht; auch in Amerika ist man, nur der Noth gehorchend, dazu übergegangen; dort kann den Geleisen mit ihren sehr scharfen Kurven wegen der theuren Arbeitslöhne bei weitem nicht die Sorgfalt zugewendet werden, wie in Deutschland, weshalb die Wagen derart konstruirt sein müssen, dass sie sich etwaigen Gleisverwerfungen besser anschmiegen; Dies ist bei den Truckwagen der Fall; man vergesse aber nicht, dass jeder derselben aus 2 Wagen besteht, u. z. aus 2 komplizirten Wagen. Allein der um 25% höhere Preis eines Truckwagens gegen 2 einfache Wagen von zusammen der Tragkraft des ersteren beweist dies. Die Behauptung, dass es bei den Truckwagen gelingt, das Eigengewicht auf ein absolutes Minimum herabzuziehen, entspringt einem Trugschlusse, weil nämlich die einfachen Wagen aus guten Gründen bisher nicht mit Rück-

sicht auf geringes Eigengewicht gebaut werden und somit, wie oben gezeigt, eine Erhöhung der Tragfähigkeit wohl vertragen. Erst bei grosser Tragkraft wird sich ohne Schaden ein geringes Gewicht erzielen lassen, indem die nur der Abnutzung unterworfenen Theile, Boden, Wände usw., dieselben Dimensionen behalten, während die auf Biegung beanspruchten Theile bei nur geringer Verstärkung eine dem Quadrate ihrer Höhe entsprechende höhere Widerstandsfähigkeit erhalten. Schon aus diesem Grunde empfiehlt es sich, die Tragkraft bis an die Grenze, welche durch den Oberbau bedingt ist, zu erhöhen, während das Gegentheil, nämlich bei kleiner Tragkraft an Material zu sparen, sich bitter rächt. Die üblen Erfahrungen, welche u. a. die Bergisch-Märkische Bahn vor Jahren mit leicht konstruirten Wagen machte, beweisen dies zur Genüge; andererseits lässt sich bei Verwendung besonders guten Materials dennoch vortheilhaft an Gewicht sparen, wie der neueste Kohlenwagen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn zeigt; dieser wiegt, bei ausgiebiger Verwendung von Stahl, 4 850 kg (ohne Bremse) und besitzt eine Tragfähigkeit von 11 300 kg, entsprechend 43 % Eigengewicht. Zweifellos ist, dass bei Truckwagen die geringe Ersparniss (gegen zwei Einzelwagen) von 2 Kopfwänden und 2 Zug- und Stossvorrichtungen dem Gewichte nach bei weitem nicht aufgehoben werden durch die starken Rahmen der Trucks, ferner durch die infolge der grossen Länge sehr schwer werdenden Hauptträger usw. Unter sonst gleichen Verhältnissen wird es immer möglich sein, 2 Einzelwagen von geringerem Gewichte und Preise zu bauen, als einen Truckwagen.[1]) Dabei bedingt die schlechte Zugänglichkeit der einzelnen Theile dieser Wagen einen grossen Reparaturstand, kostspielige Erneuerungen, und was das Schlimmste ist, eine geringere Betriebssicherheit, als die leicht in allen Theilen zu beaufsichtigenden zweiachsigen Wagen. Die Benutzung der ersteren durch das Publikum ist eine schwierige; bei nur 30 t Ladegewicht, also dem dreifachen des jetzigen, wird die Ausnutzung der vollen Tragkraft im allgemeinen eine sehr dürftige sein; viele Geleisanschlüsse von Fabriken usw. wären wegen zu kleiner Drehscheiben und Schiebebühnen nicht mehr zugänglich. Die schwierige Anbringung der Bremse und der Fortfall der durchgehenden Zugstangen sind nicht begehrenswerthe Eigenschaften beregter Wagen. Gerade bei den Betriebsmitteln der Eisenbahnen spielt die Einfachheit wegen der daraus resultirenden Betriebssicherheit eine so wichtige Rolle, dass man sich mit allen Kräften gegen die Bestrebungen verwahren muss, den Güter-Truckwagen in Deutschland einzuführen.[2]) In dem für das Eisenbahnwesen so charakteristischen England hat man das System der Einfachheit bei Güterwagen hervorragend zum Ausdruck gebracht und sich deshalb sogar mit einer verhältnissmässig geringen Tragfähigkeit (7—10 t) begnügt. Die durchweg zweiachsigen Güterwagen werden dort mit hölzernem Untergestell gebaut; die um etwas über den Kasten hervorstehenden Langträger dienen zugleich als Buffer und bewähren sich bei dem äusserst scharfen Rangirbetrieb (schiefe Ebenen, hydraulischer Antrieb) ausserordentlich gut. Da die kilometrische Leistung der Wagen im Jahre dort eine sehr beträchtliche ist, so tritt der Verschleiss ein, bevor der Zahn der Zeit die Holzkonstruktion angreift. Diese Voraussetzung trifft bei uns nicht zu, und so dürfte nach den obigen Ausführungen der zweiachsige Wagen mit eisernem Untergestell, dessen Tragfähigkeit auf 15 t festzusetzen wäre, die richtige Type für die Deutschen Bahnen sein; auch stehen der vermittelnden Einführung des 12,5 t-Wagens Schwierigkeiten nicht entgegen, falls die Verwaltungen den 50 % Sprung nicht wagen wollen[3]); hierbei wird das Eigengewicht rund 50 % (bisher 60 %) der Nutzlast betragen, während es bei den 15 t-Wagen auf 40 % herabzuziehen sein dürfte, die Verwendung von Flusseisen (Stahl) unter Innehaltung der bisherigen Dimensionen der einzelnen Konstruktionstheile vorausgesetzt. Es wird nun, so geht die Rechnung der meisten, welche diese Frage behandelt haben, das in Wegfall kommende Eigengewicht durch entsprechende Nutzlast im Betriebe ersetzt werden können, so dass also ein Zug, welcher jetzt mit 100 Achsen à 5 t Nutzlast und 3 t Eigengewicht (bei einem Zuggewichte von $500 + 300 = 800$ t) nur 500 t Nutzlast führt, durch die 15 t-Wagen bereits mit 76 Achsen à $7,5 + 3 = 10,5$ t eine Nutzlast von 570 t zu befördern vermag, während das Zuggewicht mit 798 t nahezu dasselbe bleibt. So verlockend diese um 14 % vergrösserte Nutzlast auch erscheinen mag, so kann doch nicht dringend genug gewarnt werden, sie direkt in den Kauf zu nehmen, sondern den Zügen die b i s h e r i g e N u t z l a s t zu belassen und die nunmehr um $14 + 0,40 . 14 = 20$ % erleichterten Züge mit grösserer Geschwindigkeit zu befördern. Man ist in Deutschland durch das Bestreben, die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven durch schwere Züge möglichst auszunutzen, in ein falsches Fahrwasser gerathen. Die über die Ebene langsam, mit kaum 25 km Geschwindigkeit dahinschleichenden Güterzüge benehmen schon bei ganz unerheblichen Steigungen der Maschine den Athem und erfordern Vorspann oder Theilung des Zuges; die langsame Fahrt, in Verbindung mit den schwerfälligen und daher zeitraubenden Rangirbewegungen so schwerer Züge auf den Bahnhöfen veranlassen sehr oft einen längeren Aufenthalt zur Ueberholung durch die hinterher folgenden Personenzüge. Der Dienstfahrplan eines Güterzuges auf einer 240 km langen zweigeleisigen Strecke mit nur geringen Steigungen weist, bei 1 175 Minuten gesammter Fahrtdauer und 690 Minuten reiner Fahrzeit, ausser 18 Stationen mit 282 Minuten Aufenthalt noch 4 Ueberholungsstationen mit 203 Minuten, also 70 % der gesammten Pausen auf. Es entsprechen diese Zahlen 21 km mittlerer (zwischen 2 Stationen) und 25 km Grundgeschwindigkeit und nur 12 km stündlichem Fortschreiten des Zuges zwischen Anfangs- und Endstation. Kein Wunder also, wenn die tägliche Leistungsfähigkeit eines Wagens, nach den erwähnten „geschäftlichen Nachrichten" berechnet, nur 50 km beträgt[4]), so dass die Güterwagen viel mehr als Magazin, denn als Transportapparate dienen. Würde man nun die Grundgeschwindigkeit der Güterzüge bei einem um 20 % verringerten Gewichte (durch den 15 t-Wagen) auf 40 km[5]) erhöhen (zulässig sind 45 km), so ergäbe sich mit dem üblichen Zuschlag für Anfahren und Halten (nach dem erwähnten Fahrplan 5 Minuten) für den obigen Zug eine reine Fahrzeit von 470 Minuten. Für Aufenthalte sind dem um 20 % reduzirten Zuggewichte entsprechend rund je 5 Minuten gegen die vorhergehende Aufenthaltsdauer abzusetzen, da die Rangirbewegung und Expeditionszeit fast

---

[1]) Der auf 15 t Tragkraft erhöhte Kohlenwagen der Preussischen Staatsbahnen würde bei 6 000 kg etwa 40 % Eigengewicht ergeben, während der vielgerühmte Truckwagen der Pensylvanischen Bahn bei 22 700 kg Tragkraft 9 000 kg, also 39,6 % Eigengewicht hat. Wäre dieser Wagen mit den hierzu gebräuchlichen Zug- und Stossapparaten usw. ausgerüstet, so würde sich das Eigengewicht bereits höher, als bei dem erwähnten Einzelwagen stellen.

[2]) Besser, ohne jedoch denselben zur Einführung empfehlen zu wollen, ist der dreiachsige Wagen; der zu grosse Radstand schliesst denselben von selbst von der allgemeinen Verwendung aus.

[3]) Das Vorgehen der Preussischen Staatsbahnen im Augenblicke kommt diesen Ausführungen nahe, indem die im Bau befindlichen Wagen mit einer weiteren Federlage, sowie sonstigen kleinen Aenderungen für die Aufnahme von 12,5 t Nutzlast versehen und Versuche mit bereits im Betriebe stehenden Wagen in gleicher Richtung angestellt werden. Ferner sind Erwägungen im Gange und zum Abschluss gebracht, wonach bei künftigen Beschaffungen eine Tragkraft von 15 t zu Grunde zu legen ist; bei diesen Wagen sollen jedoch auch die Achsen entsprechend verstärkt und der Kasten erhöht werden. Der Wagenmangel wird sonach bald schwinden!

[4]) Die tägliche Leistungsfähigkeit der Englischen Güterwagen beträgt mehr als das Doppelte.

[5]) Allerdings ist die Geschwindigkeit von 25 km bezüglich der Zugförderungskosten theoretisch eine sehr zweckmässige; zieht man aber die Personalkosten, sowie die Leistungsfähigkeit des Wagenparkes und der Bahnanlagen in Betracht, so ist dieses theoretische Ergebniss für die Praxis nicht zweckmässig; es empfiehlt sich vielmehr, der erlaubten Maximalgeschwindigkeit möglichst nahe zu kommen.

nur der Wagenzahl proportional ist. (Die Achsenzahl ist nach dem obigen um 24% kleiner). Ferner erfolgt bei dem leichteren Zuge, der für das Ordnen übersichtlich ist, das Ingangbringen und Halten bei den einzelnen Bewegungen viel schneller, als beim schweren Zuge; die Aufenthaltsdauer beträgt also 18 . 10 = 180 Minuten. Hinzu kommt noch, dass für die grössere Geschwindigkeit die Anzahl der Ueberholungen auf die Hälfte zurückgeht, es sind also nach obigem 2 . 50 = 100 Minuten für Ueberholungen hinzuzurechnen (55% gegen 70% des gesammten Aufenthaltes). Zur Zurücklegung der 240 km sind also 470 + (180 + 100) = 750 (gegen 1175) Minuten erforderlich, so dass sich ein stündliches Fortschreiten des Zuges von nahezu 20 km (gegen 12) zwischen Anfangs- und Endstation ergibt. Die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven und Wagen könnte somit erheblich vermehrt werden, weil bei den ersteren das Personal nur der Zeit und nicht dem Wege proportional ermüdet, dieses daher die Züge bei grösserer Geschwindigkeit auf weitere Entfernungen, oder aber mehr Züge führen kann. Der Wagenumschlag wird ein rascherer und die so kostspieligen und gefährlichen Vorspann- oder Schiebemaschinen, bezw. Theilungen der Züge werden bei den leichten Zügen viel seltener zur Anwendung kommen.

Diese Vermehrung der Leistungsfähigkeit der Betriebsmittel und Anlagen ist der Hauptvortheil, welcher aus der Vergrösserung der Kapazität der Wagen gezogen werden kann, und man sollte die gute Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, von dem jetzigen schwerfälligen System gewissermaassen von selbst abzukommen. Eisenbahnbetrieb und Schnelligkeit sind Begriffe, welche eng mit einander verwachsen sind; durch richtiges Bemessen der letzteren wird man in Verbindung mit der gesteigerten Tragfähigkeit der Wagen die Leistung unserer Bahnen fast verdoppeln und die Tarife entsprechend ermässigen können. Und eine Herabsetzung der Tarife ist schon aus dem Grunde geboten, weil im allgemeinen die Preise aller industriellen und landwirthschaftlichen Erzeugnisse eine sinkende Tendenz haben und daher die Frachtkosten, wenn lange Zeit auf gleicher Höhe befindlich (wie dies jetzt der Fall), einen immer gewichtigeren und daher unverhältnissmässigen Theil der Herstellungskosten ausmachen. Hinzu kommt, dass in Deutschland die Bezugsquellen der Rohprodukte ziemlich weit von einander entfernt liegen. Das für alle Erzeugnisse wichtigste Rohprodukt, die Steinkohle, muss von Westfalen aus durch das ganze Land nach Nord- und Süddeutschland geschleppt werden; die Schlesischen Kohlen müssen Berlin und den Osten versorgen. In gleicher Richtung wie die Kohle bewegt sich der zweitwichtigste Faktor, nämlich das Eisen, dessen Elemente, Erze und Kohlen, ebenfalls weit von einander entfernt lagern. Einen fast umgekehrten Lauf wie Kohle und Eisen nehmen die Produkte der Landwirthschaft: Getreide, Kartoffeln, Holz usw. Diese müssen das ganze Land von Osten nach Westen durchlaufen; auch die Süddeutschen Erzeugnisse haben einen weiten Weg dorthin zurückzulegen. Bei diesen ungünstigen Verhältnissen muss alles sehr sorgfältig erwogen werden, was nur irgendwie zur Verbilligung der Frachten und daher zur Leistungsfähigkeit der beiden gleich wichtigen und von einander vielfach abhängigen Wohlstandsquellen des Landes: Landwirthschaft und Industrie beitragen kann. Wir werden voraussichtlich sehr bald alle Hebel in Bewegung setzen müssen, um den Wettbewerb auf dem Weltmarkte bestehen zu können; denn es ist leider Thatsache, dass durch den Aufschwung, welchen die allgemeine Geschäftslage im Inlande seit einigen Jahren genommen, wovon sich jedoch bereits Abschwächungen bemerkbar machen, der für das Land so wichtige und auf die Dauer nicht zu entbehrende Export sehr zurückgegangen ist.

Angesichts dessen müssen wohl alle Einwendungen gegen das Bestreben schweigen, den Anforderungen auf billigen Transport durch Einführung von Wagen hoher Tragfähigkeit zu genügen, und es dürfte erlassen sein, auf die kleinlichen Einwände, wie Frachtdefraudation, Gefahr schädlicher Ueberlastung, Erschwerung der Bewegung der Wagen durch Arbeiter usw. näher einzugehen; dieselben sind schon genugsam in Wort und Schrift widerlegt worden. Ein anderes Mittel, wie das besprochene, zur Bewältigung des wachsenden Verkehrs und gleichzeitiger Herabsetzung der Tarife, gibt es nicht, und letztere ist nöthig, um die ungünstig lagernden Rohprodukte behufs Veredlung derselben einander nahe zu bringen und so Deutschlands Wettbewerb im Auslande zu ermöglichen. Aus diesem Kampfe ums Dasein werden, wie Werner Siemens auf der letzten Naturforscher-Versammlung in Berlin so lichtvoll ausführte, diejenigen als Sieger hervorgehen, welche es am meisten verstehen, sich die angewendeten Naturwissenschaften zu Nutze zu machen und die Technik zu heben.

Noch sei zum Schlusse darauf hingewiesen, dass die infolge des billigeren Betriebes eintretende Tarifermässigung weniger auf Vermehrung der Frachtmenge hinwirken würde, als auf Vergrösserung des Frachtweges, da manche Materialien bisher nicht an entfernten Plätzen konkurriren können, was späterhin sehr wohl der Fall wäre.

Möge man also schnell dazu übergehen, die dem Allgemeinwohle förderliche Verkehrsverbilligung kräftig in die Hand zu nehmen, je eher, desto besser! —l.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 192 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereinigung des Güterabfertigungsdienstes auf der Station Heide (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 221 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Niederösterreichische Landtag und die Lokalbahnen.

In dem vor einigen Tagen erst geschlossenen Landtage wurden nach lebhaften Debatten folgende Beschlüsse über den Bau von Lokalbahnen gefasst:

a) Der Petition der Gemeinden und Industriellen des Pielachthales um Subventionirung einer zu erbauenden Dampftrambahn durch das Pielachthal wird dermalen keine Folge gegeben.

b) Die Regierung wird unter Hinweis auf die wiederholten früheren Beschlüsse des Landtages aufgefordert, den gerechtfertigten Wünschen des Landes Niederösterreich, betreffs des Ausbaues der Staatsbahn Pöchlarn-Gaming durch das Ybbsthal nach Waidhofen a. d. Ybbs oder umgekehrt, Rechnung zu tragen. Für den Fall, dass der Bau dieser Bahn seitens des Staates und der Interessenten gesichert sein sollte, ist das Land Niederösterreich bereit, diesem Zwecke in mit dem Landesausschusse zu vereinbarenden Jahresraten einen Beitrag von 250 000 fl. zuzuwenden.

c) Ueber die Petitionen um Subventionirung einer schmalspurigen Eisenbahn von Göpfritz an die Mährische Landesgrenze zum Anschlusse an die Mährische Grenzbahn wurde beschlossen: 1. Der Unternehmung der schmalspurigen Lokaleisenbahn von Göpfritz über Gross-Siegharts, Raabs und Jamnitz nach Mährisch-Budwitz zum Zwecke des Ausbaues der in Niederösterreich liegenden Theilstrecke eine Subvention von 2100 fl. für das Kilometer bis zur Maximalsumme von 79 000 fl. aus Landesmitteln zu ertheilen, unter den vom Landesausschusse festzusetzenden Bedingungen. 2. Diese Subvention ist in 10 gleichen Jahresraten, von denen die erste am Tage der Betriebseröffnung der ganzen Bahnstrecke tällig wird, an die Vertretung der Bahnunternehmung zu zahlen. 3. Sollte der Betrieb der genannten Bahn binnen längstens 5 Jahren vom Tage dieser Bewilligung nicht eröffnet werden, so ist diese Bewilligung als erloschen zu betrachten.

d) Die Regierung wird aufgefordert, den bereits in der Konzessionsurkunde der Kaiser Franz Josefbahn festgesetzten Bau der Flügelbahn Stockerau-Absdorf, mit Rücksicht auf deren Wichtigkeit in volkswirthschaftlicher und mili-

tärischer Hinsicht, möglichst bald durch den Staat als Rechtsnachfolger der Kaiser Franz Josefbahn bewerkstelligen zu lassen. —

Die beantragte Vermehrung der Lokalbahnen in Niederösterreich, das weit hinter den übrigen Ländern mit Rücksicht auf den Ausbau seines Lokalbahnnetzes zurücksteht, wurde damit begründet, dass der Ausbau der Lokalbahnen das Budget für Strassen herabmindern würde. Im Jahre 1895 hört die Grundentlastung auf und die Ersparnisse, die dann vorliegen werden, könnten zur Ergänzung des Lokalbahnnetzes für Niederösterreich verwendet werden, um die reichen Naturprodukte der verschiedenen Thäler des Landes dem Verkehre besser zugänglich zu machen. Hierüber wurde der Landesausschuss beauftragt, in den Strecken im Viertel ober dem Wienerwalde, Böheimkirchen, Frankenfeld, Schrambach, Annaberg wegen ihrer so bedeutenden Naturprodukte, Kohle und Gips, an Ort und Stelle Erhebungen pflegen zu lassen, bezw. eine Enquete einzuberufen. Gleichzeitig wurde die Regierung aufgefordert, den Ausbau der seit Mai 1884 konzessionirten, noch unausgebauten Strecken Judenau, Wördern, Klosterneuburg, Kierlingthal anzuregen. Hierüber hat der Landesausschuss in der nächsten Landtagssession Bericht und Antrag zu erstatten.

Viehausfuhr nach Deutschland.

Das Ungarische Ackerbauministerium hat in betreff der Einfuhr von lebendem Hornvieh aus Oesterreich-Ungarn nach den grösseren Städten von Deutschland eine Verordnung folgenden Inhalts erlassen: 1. Die Thiere müssen mit Ursprungs- und Gesundheitscertifikaten (Viehpässen) und überdies mit einer Bescheinigung dessen versehen sein, dass weder am Ursprungsorte, noch 20 km im Umkreise während der letzten 3 Monate ein Fall kontagiöser Lungenentzündung vorgekommen sei; 2. dass die Thiere an der Deutschen Grenze thierärztlich untersucht und gesund befunden wurden; 3. dass die Thiere unmittelbar und ohne umgeladen worden zu sein, mittelst Eisenbahn in plombirten Wagen an den Bestimmungsort expedirt wurden und dort auf einem besonderen Abladeraum ausgeladen wurden; 4. dass die Thiere möglichst bald zu schlachten seien; 5. dass bei Konstatirung eines Seuchenfalles gelegentlich der Untersuchung an der Grenze der Weitertransport verboten wird.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Vorkonzessionen.

Das Handelsministerium hat der Firma Siemens & Halske in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrisch zu betreibende Bergbahn von der am linken Murufer in Graz gelegenen Sackgasse, bezw. vom Hauptplatze in Graz, auf das Plateau des Grazer Schlossberges auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt; ferner die dem Civilingenieur Franz Mörth in Wien bereits ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung von der Station Neu-Aigen-Stetteldorf der Kaiser Franz Josefbahn bis zur Station Stockerau der Oesterreichischen Nordwestbahn und von der Station Jedlesee dieser letzteren Eisenbahn über Floridsdorf längs dem linken Donauufer bis zu einem geeigneten Punkte des Ergänzungsnetzes der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bei Stadlau, mit einer den Donaustrom unterhalb der Kronprinz Rudolfbrücke überbrückenden Abzweigung zum Praterstern in Wien, zum Anschlusse an die Wiener Verbindungsbahn, auf weitere 6 Monate verlängert.

Bedeutung der Veröffentlichung richterlicher Entscheidungen.

Das „V.-Bl. für E. u. Sch." bringt an der Spitze seiner diesjährigen Nr. 5 eine Erklärung, wonach den Veröffentlichungen von richterlichen Entscheidungen lediglich der Charakter nichtamtlicher Mittheilungen zukommt, um deren Inhalt und die betreffende Thatsache den davon fachwissenschaftlich berührten Kreisen zur Kenntniss zu bringen. Zur Vermeidung von Irrungen wird deshalb betont, dass aus solchen Mittheilungen durchaus keine Folgerung auf das diesbezügliche Verhalten oder die Ansicht des K. K. Handelsministeriums gezogen werden dürfen.

Die Zahl der zu bedienenden Bremsen.

Die gemeinschaftliche Direktorenkonferenz hatte beantragt, dass an Stelle der diese Bremsenzahl betreffenden Vorschrift (Art. 12 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe) die im § 146 der technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen enthaltenen Bestimmungen in der von ihrem technischen Komitee beantragten Fassung einzuführen seien. Das K. K. Oesterreichische Ministerium hat einvernehmlich mit dem Königlich Ungarischen Handelsministerium die probeweise Einführung dieser Bestimmungen auf die Dauer eines Jahres mit der Einschränkung gestattet, dass die danach zu erlassenden Vorschriften der Genehmigung der Aufsichtsbehörde unterliegen. Nach Ablauf dieser Probezeit hat die Direktorenkonferenz über das Ergebniss der diesfälligen Erfahrungen behufs der endgültigen Entschliessung des Ministeriums Bericht zu erstatten.

Neue Evidenzvorschrift für das K. und K. Heer und die K. und K. Marine.

Infolge der neueren Gesetze über die Ergänzung der Militärmacht und die Erfüllung der Dienstpflicht in derselben wurde auch die Abänderung der früheren und die Ausgabe einer neuen Evidenzvorschrift nothwendig. Auf die darin enthaltenen, die Verkehrsanstalten angehenden Bestimmungen wurden dieselben vom K. K. Handelsminister aufmerksam gemacht; solche betreffen: a) die Verständigung der Verkehrsanstalten von der Einberufung der bei ihnen bediensteten nichtaktiven Mannschaft zur Präsenzdienstleistung; b) den Anspruch der Einberufenen auf Benutzung der Eisenbahn und Dampfschiffe zu Lasten des Staatsschatzes; c) die Mittheilung eines Exemplars der Kundmachung über die Einberufung der Kontrolversammlung an die Verkehrsanstalten; d) deren Verständigung von der Verhängung einer Arreststrafe oder der Verwahrungshaft über einen ihrer Bediensteten bei der Kontrolversammlung.

Drahtseilbahnen in Prag.

Prag wird demnächst 2 Drahtseilbahnen zu den schönsten Aussichtspunkten der Stadt erhalten. Die eine dieser Seilbahnen, die vom Ufer der Moldau aufs Belvedere führen wird, ist bereits im Bau begriffen. Ferner hat das Handelsministerium dem Prager Stadtrathe die Konzession zum Baue und Betriebe einer Drahtseilbahn von der Kleinseite zur Hasenburg auf dem Laurenziberg ertheilt. Die Bahnstrasse beginnt nächst der Aujezdgasse auf der Kleinseite und führt in gerader Richtung, die Lehne des Laurenziberges hinansteigend, zum Plateau oberhalb des Restaurationsgebäudes Hasenburg, woselbst die Endstation errichtet werden soll. Die Länge der Bahn beträgt etwa 390 m. Die bewegende Kraft wird in gleicher Weise wie bei der im Baue begriffenen Drahtseilbahn auf das Belvedere durch das mittelst Wasserbelastung erzeugte Uebergewicht des jeweilig in der oberen Station befindlichen Wagens erzeugt und durch ein über eine Seiltrommel gewundenes Drahtseil auf den in der unteren Station befindlichen Wagen übertragen. Die effektiven Anlagekosten wurden mit 80 000 fl. bemessen. Die Konzession für diese Seilbahn wurde auf die Dauer von 90 Jahren ertheilt.

Die ausführlichen Bestimmungen und die technischen Konzessionsbedingnisse dieser Bahn sind in Nr. 8 des „V.-Bl. für E. u. Sch." vom 17. Januar d. J. enthalten.

Betriebsergebnisse der Ungarischen Staatsbahnen für 1890.

Dieselben gestalteten sich sehr günstig. Die effektive Reineinnahme der Staatskasse beträgt um 3 597 863 fl. mehr als das Präliminare und um 3 016 580 fl. mehr als die Ergebnisse im Jahre 1889. — Die endgültig festgestellten Einnahmen im Monate September 1890 betragen um 967 304 fl. mehr als die provisorisch angegebenen. Dieser Umstand verdient deshalb hervorgehoben zu werden, weil in diesem Monate bei bedeutenderen Frachten derartige Ausnahme-Frachtsätze zur Anwendung gelangten, dass dieselben den Frachtsätzen des seit 1. Januar d. J. ins Leben getretenen Lokaltarifes sehr nahe stehen. Der Erfolg des Personen-Zonentarifs ist gleichfalls sehr günstig und fortwährend im Steigen begriffen. In der Zeit vom 1. Juli bis 12. Dezember 1890 hatte der Verkehr im Verhältnisse zu der gleichen Zeit des Vorjahres um 1 319 715 Personen und um 214 780 Frachtstücke zugenommen und betrug die Höhe des Mehreinkommens 444 559 fl. Das Roheinkommen nach Abzug der Betriebsausgaben kann gegenüber den präliminirten 16 603 000 fl. auf mehr als 20 Millionen Gulden veranschlagt werden. Hierin ist der Verkehr der verstaatlichten Nordostbahn nicht enthalten. Auch bei dieser Bahn sind jedoch sowohl die Resultate des Gütertarifs, wie die des Personentarifs in fortwährendem Steigen begriffen und hat sich die Betriebsquote ebenfalls bedeutend gebessert.

Die Mährische Grenzbahn und die Mährisch-Schlesische Centralbahn.

Der von der Regierung schon längst beabsichtigten Sanirung bezw. Erwerbung dieser beiden Eisenbahnen stellen sich dadurch grosse Schwierigkeiten entgegen, dass bedeutende Schulden diese beiden Bahnen aus dem Titel der nicht eingelösten Prioritätenkupons belasten. Die Aktionäre haben daher von dem Verkauf an den Staat wenig zu erwarten. Sie beeilen sich auch deshalb nicht in Liquidation zu treten. Da eine solche Kuratel aber ihrer Natur nach zum Zwecke des Ausgleiches mit den Gläubigern nur interimistisch sein sollte und wie hier bereits seit Jahren in Permanenz bleibt, überdies von ihr auch in jedem Augenblicke die Verhängung des Konkurses

angesucht werden kann, so ist ein solcher Zustand doch auf die Dauer unhaltbar.

Die Regierung will deshalb beide Verwaltungen wieder auffordern annehmbare Vorschläge wegen deren Sanirung zu machen und sich wahrscheinlich an den Reichsrath wenden, damit ein finanzielles Opfer für den Ausgleich von Seite des Staates gebracht werden könne.

Verallgemeinerung der Sammelladungstarife.

Der Niederösterreichische Gewerbeverein hat eine hierauf bezügliche Petition dem Handelsminister überreicht. Derselbe bemerkte, dass eben jetzt der Gegenstand der Tarifreform eingehend berathen werde und dass auch der Frage der Sammelladungstarife vollste Aufmerksamkeit zugewendet werden soll.

Reform der Personentarife auf der Carl-Ludwigbahn.

Diese Bahn beabsichtigt in ihrem dem Handelsminister diesbezüglich überreichten Vorschlage als Basis den Fahrpreis in der dritten Wagenklasse mit 1,5 kr. für das Kilometer unter Aufrechterhaltung der durch die dortigen lokalen Verhältnisse bedingten Gepäckfreiheit einzuführen. Dieser Betrag entspricht nahezu vollständig dem Tarife der Oesterreichischen Staatsbahnen, da der für die unentgeltliche Gepäckbeförderung resultirende Betrag mit einem halben Kreuzer beziffert wird.

Der neue Frachtentarif der Ungarischen Staatsbahnen.

Von den über diesen am 1. Januar d. J. ins Leben getretenen Tarif erschienenen zwei Bänden enthält der erste Band die Tarifsätze, sowie die näheren Bestimmungen, der zweite den Kilometerzeiger für sämmtliche Stationen in übersichtlicher Zusammenstellung. Nach einer kurzen Einleitung gibt der erste Band die Ergänzung der Waarenklassifikation, die Nebengebühren, die Fahrgelder für Thierbegleiter und Leichenbegleiter, die allgemeinen Bestimmungen bezüglich der Tarifberechnung, die Separatbestimmungen für Reexpedition, eine Tarifberechnungstabelle für in die normalmässigen Waarenklassen gehörende Eil- und Frachtgüter und für die Beförderung der in die Ausnahmetarife I und II gehörenden Waaren, eine Tarifberechnungstabelle für als Eilgüter aufgegebene Pferde, Füllen und Vollblutpferde, ferner für Kutschen und sonstige Fahrmittel, die Waarenverkehrsbeschränkungen auf den Budapester Bahnhöfen, Verzeichniss der sonstigen Stationen mit beschränktem Verkehr, Nachtragsfristen für Lieferungen, Spezialbestimmungen und Gebühren, Ausnahmetarife, Stationstarife über Verkehr zwischen den darin besonders genannten Stationen, Tarife für Knotenpunkte, Tariftabellen für mehrere darin aufgezählte Strecken, Verzeichniss der Stationen mit Brückenwagen und Verladevorrichtungen.

Ausgleich eines Tarifstreites.

Am 18. November 1884 wurde zwischen den K. K. Staatsbahnen, der Nordbahn, der Carl-Ludwigbahn und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn ein Uebereinkommen geschlossen, welches die Auftheilung des Galizischen Wiener Verkehres regelt. Nach diesem Uebereinkommen wurde der Verkehr aus Galizien und der Bukowina derart getheilt, dass von den Gütern, die auf der Galizischen Transversalbahn sich bewegten, 50% über Saybusch-Lundenburg, das ist von der Nordbahn, und 50% über Zwardon, Sillein, Marchegg von der Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Wien befördert wurden. Was die Carl-Ludwigbahn über Krakau verfrachtete, wurde derart getheilt, dass die Nordbahn 66⅔ und die Staatseisenbahn-Gesellschaft 33⅓% erhielt. In den folgenden Jahren wurden die Verbände erweitert, es kam der Rumänische, Russische, Deutsche, Schweizerische und Französische Verkehr dazu. Die verschiedenen Vereinbarungen zwischen den einzelnen Verbänden beruhten auf dem Uebereinkommen vom 18. November 1884. Nichts war natürlicher, als dass die Theilung über Wien hinausgehender Güter in dem früheren Verhältnisse stattfinden sollte. Allein hier beginnt der Streit. Da nämlich in einigen neu hinzugekommenen Verträgen als Demarkationslinie die Donau angeführt wird, zog die Nordbahn auf Grund dieser Demarkationslinie alles, was Wien transit ging, vollständig an sich. Die Staatseisenbahn-Gesellschaft verlangte nun die Auftheilung des Verkehrs im Rumänisch-Galizisch-Oesterreichisch - Bayerisch - Schweizerische und Französischem Verbande nach demselben Verhältnisse, wie in dem Uebereinkommen vom Jahre 1884 und verfocht ihre Ansicht in einer Klage, die einem Schiedsgerichte unterbreitet wurde. Die Klage wurde nun jetzt zurückgezogen, nachdem ein freundschaftlicher, alle Theile zufriedenstellender Ausgleich getroffen wurde.

Personalien im Oesterreichischen Handelsministerium.

Dem Vorstand des Präsidialbüreaus im Handelsministerium Sektionsrath Dr. Ernest v. Körber ist vom Kaiser der Titel und Charakter eines Ministerialrathes verliehen worden. Dr. v. Körber, welcher seine gegenwärtige Stellung seit dem Amtsantritte des Handelsministers Marquis v. Bacquehem bekleidet, gehörte früher dem Eisenbahndepartement an, in welchem er sich durch seine fachmännische Begabung wiederholt bemerkbar machte. Als Marquis v. Bacquehem das Handelsportefeuille übernahm, betraute er Dr. v. Körber mit der Leitung des Präsidialbüreaus und in dieser Eigenschaft hat Dr. v. Körber hervorragenden Antheil an den einschneidenden Veränderungen genommen. welche das Oesterreichische Eisenbahnwesen in den letzten Jahren erfahren hat.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der andauernde starke Schneefall und die häufigen Schneestürme haben gerade auf den wichtigsten Eisenbahnen Verkehrsstörungen von ungewöhnlichem Umfange und seltener Dauer zur Folge gehabt. Die Börse war daher für Eisenbahnwerthe sehr verstimmt, obwohl die zollpolitischen Verhandlungen mit Deutschland einen sehr günstigen Verlauf zu nehmen und die eventuellen nachträglich mitzutheilenden Enthüllungen der „Neue Fr. Presse“ sich nicht zu bewahrheiten scheinen. Es wichen Nordbahn (2785), Nordwestbahn (214), Elbethalbahn (221.25), Staatsbahn (245,50) und Südbahn (129.20); nur Carl Ludwigbahn (209.50) war infolge von Gerüchten über neue von Russland vorgeschlagene Anschlüsse nach Galizien und Oesterreichische Lokaleisenbahn - Gesellschaft (167,25) etwas gefragt, weil das Gerücht verbreitet war, dass diese wegen ihrer Linie St. Pölten-Tulln in Verkaufsunterhandlungen stehe.

Aus Italien.

Italienische Südbahngesellschaft, Jahresbericht.*)

Der in ordentlicher Generalversammlung erstattete Bericht des Verwaltungsrathes über das Betriebsjahr 1889 ergibt, dass dieses hinsichtlich der Verwaltung und des Geldpunktes sich minder günstig stellte als seine beiden Vorgänger, und zwar einerseits infolge der allgemeinen Wirthschafts- und Handelskrisen, andererseits durch den ungünstigen Einfluss, welchen das neue Italienisch-Französische Zollverhältniss auf den internationalen Güterverkehr ausübte.

Die Mindereinnahme von rund 1 490 300 L., welche der Verkehr des Stammnetzes erbrachte, war indessen auf die im Vorjahr 1888 durch besondere Zufälle stattgefundene Mehrbeförderung von Personen, Eilgut und Thieren, als aussergewöhnlichen Fall, zurückzuführen, während sich die Roheinnahme des Ergänzungsnetzes um 2 213 450 L. gehoben hatte. Letzteres geschah durch das Hinzutreten von 268 km neuer Linien an sich, sowie dadurch, dass die abkürzenden Strecken dieser Neueröffnungen das Stammnetz entlasteten, indem sie ihm etwas Verkehr entzogen. Während die gesammte Roheinnahme somit nur um rund 723 150 L. stieg, bewirkten die Betriebsausgaben durch ausserordentliche Zunahme (neue Linien und erhöhte Kohlenpreise) eine Verminderung des Ueberschusses gegen früher.

Durch die anderweiten Ergebnisse der Geschäftsführung wurde es jedoch ermöglicht, auch für das letzte Betriebsjahr ausser der allgemeinen 5% Verzinsung eine Dividende von 11 L. (für die neuen, erst ab 1. Juli 1889 bezugsberechtigten Aktien von 5,50 L.) zu zahlen. — Im allgemeinen wird darauf hingewiesen, dass das grosse Unternehmen, von einem fest gesicherten Boden aus fortschreitend unter ruhiger gewissenhafter Leitung sich im Inneren immer mehr vervollkommnet und nach Aussen hin eine mit jedem Jahr steigende Verzinsung in Aussicht stellt, was durch die im Bericht ausgedrückte Ueberwindung ungünstiger Verhältnisse treffend gekennzeichnet wird.

Von statistischen Angaben heben wir folgende hervor: Zahl der Beamten und Arbeiter Ende 1889 insgesammt 40 489, gegen Ende 1888 um 820 mehr, davon 33 923 ständig, 2 127 vorläufig oder zeitweise und 4 439 zur Aushilfe vorübergehend beschäftigt. Personalkosten 47 174 881 L., darin Gehälter und Löhne für Gemeinschaftsstrecken, Schiffsbetrieb auf dem Gardasee und Neubaustrecken mit 3 175 000 L. mit enthalten.

Geldwirthschaft: Ende 1889 begeben als Grundkapital 210 000 000 L. Aktien, davon bereits getilgt für 2 165 000 L.; in Ausgabe begriffen für 30 000 000 L. weitere Zinspapiere (davon erst 455 000 L. begeben). Dazu die Uebernahme vom 30. Juni 1885, Reserve- und Tilgungsfonds mit 15 673 974 L., Staatsbeihilfe in Bauten für 10 000 000 L. und in Liegenschaften ebensoviel, Anleihen für 395 750 871 L., ferner vereinzelte Gutschriftposten, insgesammt Anlagekapital 779 275 532 L. Hiervon abzurechnen als Bau- und Beschaffungssummen verausgabte 615 150 418 L., sonstige Belastungen 123 282 390 L., so dass am 1. Januar 1890 in Händen der Gesellschaft in baar und geldwerthen Papieren 40 842 724 L.

---

*) Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, esercizio della Rete Adriatica.

waren. Dazu: Staatsbeihilfe laut Betriebsvertrag 32 058 000 L., Miethe für Fahrbetriebsmittel der Gesellschaft 6 660 000 L., Betriebsüberschüsse 3 600 000 L., sonstige Gutschrift 8 000 000 L., insgesammt Guthaben 91 160 724 L. Ab Steuern, Verzinsung und Tilgung, vertragsmässige Beschaffungen, Vollendung eigener Linien der Gesellschaft mit zusammen 63 500 000 L., bleibt rechnungsmässiger Ueberschuss 27 660 724 L.

Jahresabschluss der Gesellschaft: Die gesammte Roheinnahme war 105 455 772 L., die Betriebsausgabe 66 407 441 L. (d. i. 62.97 % der Roheinnahme oder gegen 1888 rund 1,11 % mehr), der Betriebsüberschuss daher 39 048 331 L. Hiernach waren zu verrechnen: Gesellschaftsantheil an der Roheinnahme des Stammnetzes (62,5 %) = 61 711 020 Lire, an der der Ergänzungslinien (die Hälfte) = 3 359 070 L., kilometrische Staatsbeihilfe von je 3 000 L. auf 1 364 km mit 4 094 190 L., nicht zu vertheilende Verkehrseinnahmen 63 641 L. und 3 162 942 L., Einnahme aus Gesellschaftsbetrieben 64 115 L., sonstige Einnahmen 369 498 L., Gesammteinnahme 72 824 476 L.; nach Abzug der Ausgabe aus dem Betriebe bleibt Ueberschuss 3 254 093 L. Mit Einschluss des letzteren hatte die Gesellschaft Gutschrift 42 231 374 L., an Belastung (Verzinsung, Tilgung, Steuern, Kursverlust) 37 843 440 L., somit Reineinnahme 4 387 934 L. Davon 6 % zum Reservefonds, 5 % als Tantièmen, verblieben 3 905 261 L., wovon 200 000 L. zur ausserordentlichen Reserve abzuführen. Der Rest erhöhte sich durch Zinsen und Saldovortrag aus 1888 auf 3 713 131 L., wovon 8 131 L. auf neue Rechnung vorgetragen wurden, der Rest als Dividende mit 9,50 L. bezw. 4,75 L. auf die Aktie vertheilt wurde. — Aus dem ausschliesslichen Eigenthum der Gesellschaft (Ende 1889 15 656 175 L.) erwuchs denselben nach Rücklage und Tantième noch ein Nutzen von 616 124 L., wovon 585 000 L. als Zuschussdividende (1,50 bezw. 0,75 L.) zur Vertheilung gelangten, der Rest mit 31 124 L. gleichfalls auf neue Rechnung vorzutragen war.

An Neubauten waren 5 Linien binnen 8 Jahren in Betrieb zu setzen, davon 88 km innerhalb 4 Jahren; in Vorarbeit waren 13 Linien bezw. Theilstrecken von zusammen 888 km Länge, nämlich Ponte Sa. Venere-Avellino 151 km, S. Felice-Verona 138 km, Piadena-Brescia 75 km, S. Arcangelo-Urbino-Fabriano 225 km, Cremona-Borgo S. Donnino 49 km, Sondrio-Tirano 41 km, Casarsa-Spilimbergo-Gemona 76 km, Lucera-Campobasso 87 km, Faenza-Florenz (Zugänge zu den grossen Appenninen-Tunnels) 21 km, Bognara-Sulmona 8 km, Rubicone-Rimini 15 km, Urbisaglia-Tolentino 11 km und Zollino-Gallipoli Hafenbahn 0,5 km. — Für Bauten des Gesellschaftseigenthums wurden verausgabt im Berichtsjahre 6 183 218 L., im ganzen 458 679 000 L.

Betriebslänge: Stammnetz 3 997 km (wie 1888), Ergänzungsnetz 1 167 km (um 127,5 km mehr), dessen mittlere Betriebslänge 1 141 km, davon 67 km auf die abgesondert liegenden Strecken entfallend, mittlere Betriebslänge des Netzes 5 137 km (269 km mehr). Fahrpark: 95 Zugmaschinen, 239 Personen-, 30 Gepäck- und 2 282 Güterwagen; Vermehrung der Sitzplätze für Publikum auf 115 351 (um 11 920), der Tragfähigkeit der Güterwagen auf 184 848 (um 28 404) t. Zugkilometer: 24 111 080 (mehr 1 573 178, davon 741 920 beim Hauptnetz, 838 218 bei den Ergänzungsbahnen, hiervon 599 268 bezw. 591 954 auf Personenzüge entfallend).

Verkehr: Für die mittlere Jahres-Betriebslänge betrug die kilometrische Einnahme auf den Stammlinien 24 703 L. (um 373 L. weniger), Ergänzungsnetz 6 255 L. (um 659 L. mehr); auf das Zugkilometer entfielen Stammnetz 4,68 L. (0,24 L. weniger), Ergänzungsnetz 2,35 L. (0,14 L. mehr). Der Schiffsbetrieb auf dem Gardasee erbrachte gegen das Vorjahr mehr um 46 047 (208 876) L., doch lagen darin 27 597 L. für Postbeförderung ab 1. Juli 1887 bis 31. Dezember 1888, welche erst in 1889 zahlbar gestellt wurden.

Befördert wurden: 15 122 633 Personen für 39 907 485 L., gegen 1888 um 46 550 und 889 126 L. weniger; der Reisende durchfuhr 56 km gegen 51 km des Vorjahres. — Bei Gepäck war das Gesammtergebniss gegen 1888 um 570 131 L. geringer. — Im beschleunigten Frachtgutverkehr hatten sowohl Güter (namentlich Trauben aus den südlichen Provinzen) als auch Vieh einen namhaften Zuwachs aufzuweisen, so dass die Einnahme daraus 6 125 881 L. mit einem Mehr von 199 941 L. betrug. Das Frachtgut belief sich auf 5 631 487 t (wobei die Sendungen ein Mehr von 367 665 t erreichten) und durchfuhr insgesammt 817 882 774 km, die einzelne Tonne durchschnittlich 145 km (gegen 142 km im Vorjahre). An Fahrzeugen wurden 2 477 solche von Privaten und 1 139 im Staatseigenthum befindliche befördert, gegen 2245 und 2276 in 1888. Das gesammte Frachtgut erbrachte 49 691 673 L., d. h. um 1 867 620 L. mehr; in demselben bildeten die Sendungen von Getreide und Mehl 21,08 %, Marmor, Steine und Baumaterial 18,81 %, Brennmaterial 15,76 %, rohes und bearbeitetes Holz 8,15 %, Getränke und Spiritus 6,25 %, Erze 6,13 %, Webestoffe 3,71 % und Staatssendungen 2,82 %.

Auf die Beförderung von Erzen hatten die Ausstände von Bergarbeitern merklichen Einfluss; die im Eingang erwähnten aussergewöhnlichen Verkehrszunahmen des Vorjahres fanden bei Gelegenheit des Päpstlichen Jubiläums, des Besuches durch den Deutschen Kaiser, der Ausstellung in Bologna und durch die grossen Herbstmanöver statt.

Dampftrambahnen.

Dampftrams der Provinz Brescia. Die seit 1881 bestehende Gesellschaft, zur „Compagnie générale de Chemins de fer sécondaires", Brüssel, gehörig, betreibt die Linien Brescia-Orzinuovi 30 km, Brescia-Gardone 20 km, Brescia-Vestone 50 km, mit Abzweigung zum Gardasee weitere 9 km, zusammen 109 km Dampftram (und noch 5 km Pferdebetrieb in der Stadt), hat zur Zeit 22 Tenderlokomotiven, 50 Personen- und 150 Güterwagen, ohne die 19 Wagen für Pferdebetrieb. Im letzten Betriebsjahr stieg die Roheinnahme für das Jahr und Kilometer auf 7 022 L., und die Dividende auf $4^1/_2$ %. Die Konzessionsdauer läuft noch 40 Jahre.

Dampftram Messina-Giampilieri. Auch auf der Insel Sizilien wird die Einführung von Trambahnen projektirt: Die Belgische Betriebsgesellschaft für Messina-Barcellona sucht auch die Genehmigung für eine Linie Messina-Giampilieri nach, beansprucht eine kilometrische Beihilfe und macht sich anheischig, jede gewünschte Sicherheit zu stellen.

Dampftram Arona-Gravellona-Toce. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat sich für die Konzession dieser 29 km langen Linie, welche fast gänzlich auf der Landstrasse des Simplon laufen soll, entschieden. Der Tram wird die Ortschaften Meiner, Solcio, Lesa, Belgirate, Stresa, Baveno und Feriole berühren und rund 1 000 000 L. kosten.

Dampftram Chiavari-Cicagna. Dieselbe Behörde hat auch diese Konzession nebst der für die Abzweigung nach Lavagna gutgeheissen. St.

Aus Afrika.

Algerien.

Der Abgeordnete Camille Pelletan, Berichterstatter des Budgetausschusses, kommt in seinem Bericht, betreffend die den Algerischen Bahnen zu zahlenden Zinszuschüsse, zu folgenden bemerkenswerthen Schlüssen:

Von den 25 000 000 Frcs., die seitens der Algerischen Bahnen für das Betriebsjahr 1889 an Zinszuschüssen gefordert werden, entfallen fast 12 000 000 auf die Bône-Gelma- und auf die Ostalgerische Eisenbahngesellschaft. Mit Recht darf man schliessen, dass an dieser für die Hilfsquellen Frankreichs so ungeheuren Ausgabeziffer, die noch von Jahr zu Jahr steigt, nicht das Wesen der Sache, noch eine wirkliche Nothwendigkeit, sondern die für die Algerischen Bahnen angenommene, heute durch die Erfahrung verdammte Verwaltungsform, welche dahin führt, den Eisenbahngesellschaften mehr als ihre wirklichen Baukosten, mehr als ihre thatsächlichen Kapitalslasten, mehr als ihre wirklichen Betriebsausgaben zu bezahlen, Schuld ist; die dazu führt, nicht nur eine kostspielige Nachlässigkeit durchgehen zu lassen, sondern auch regelmässige unerhörte Betriebsausgaben, deren ganze Last der Staatsschatz trägt, gut zu heissen; endlich drängt diese Betriebsform die Gesellschaften dazu, bei einem Verkehrsaufschwung die Steigerung der Einnahmen nicht nur nicht zu wünschen, sondern sogar zu fürchten, und zum doppelten Schaden des Staatsschatzes und des Dienstes alles mögliche zu thun, um diese Gefahr zu vermeiden.

Die Beibehaltung dieser Grundsätze erscheint unmöglich. Allerdings gehören den Gesellschaften die Ersparnisse, welche sie von den ihnen bewilligten Baukosten und von dem Zinsfuss ihrer Anleihen haben erzielen können; dieser Verdienst ist endgültig erworben und alles, was man in dieser Beziehung von Regierung und Volksvertretung verlangen kann, besteht darin, dass in Zukunft kein neuer Vertrag mehr derartige Vortheile bewilligt. Anders steht es bezüglich der Betriebsausgaben; die hohen Ausgaben, zu denen diese Betriebsform führt, und der Umstand, dass sie jede Anstrengung zur Vermehrung der Einnahmen hemmt, können kein anderes Ergebniss haben, als dass eine jede Erhöhung des Gewinns auf regelrechtem Wege für immer unmöglich wird. Diese für den Staatsschatz so schwerwiegenden Missbräuche können für die Direktoren und Oberbeamten der Algerischen Gesellschaften bequem und vortheilhaft sein, aber sie laufen dem Interesse dieser Gesellschaften selbst ebenso wie dem des Staates zuwider.

Man muss also ganz nothwendig im Interesse der beiden in Betracht kommenden Parteien an Stelle der durch die Verträge geregelten Betriebsform eine Neuordnung treten lassen, welche der Regierung gestattet, Ersparnisse zu fordern, die

leicht zu erzielen sind und dem Staatsschatze zu gute kommen. Obgleich die Regierung mit jedem Vertrage mehr von ihrem Einwirkungsrecht aufgegeben hat, so erscheint sie doch noch zu sehr gerüstet, als dass es die Gesellschaften wagen sollten, mit ihr über eine so grundlegende Frage in Streit zu gerathen und lediglich aus Missbrauch sowie ohne dass auch nur ein Centime ihres Eigenthums im Spiele ist, Einrichtungen aufrecht zu erhalten, deren verderbliche Wirkungen die Erfahrung zur Genüge offenbart hat.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Seit 11. Januar l. J. ist infolge starken Eisgangs auf dem Bodensee der Trajektverkehr zwischen Konstanz-Bregenz und Konstanz-Lindau eingestellt.

Die Dauer der Störung ist unbestimmt. Die Wiederaufnahme des Betriebs wird s. Zt. veröffentlicht werden.

Karlsruhe, den 20. Januar 1891. (159)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 13. d. Mts. in Nr. 5 der Vereinszeitung bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass wir infolge unüberwindlicher Schneehindernisse bemüssigt waren, den Güterverkehr mit 17. d. Mts. wieder einzustellen.

Wien, am 21. Januar 1891. (160)

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Infolge Schneeverwehung war der Frachtenverkehr in den Strecken: Wien-Ostrau, Gänserndorf-Marchegg, Lundenburg-Brünn, Lundenburg-Zellerndorf und Rohatetz-Strassnitz vom 10. bis inkl. 15. d. Mts., in der Strecke Hullein-Friedek vom 10. bis inkl. 16. d. Mts., in den Strecken Weisskirchen-Krasna, Wall. Meseritsch-Wsetin vom 10. bis inkl. 14. d. Mts., in der Strecke Zauchtl-Neutitschein vom 10. bis inkl. 13. und in der Strecke Drösing-Zistersdorf vom 9. bis inkl. 16. d. Mts. eingestellt.

Der Verkehr wurde eingestellt und bis jetzt noch nicht eröffnet auf der Lokalbahn Standing-Wagstadt am 4. d. Mts., auf der Lokalbahn Hotzendorf-Neutitschein am 9. d. Mts. und auf der Stauding-Stramberger Lokalbahn am 11. d. Mts.

Auf der Strecke Krasna-Bistritz a/H. musste der Verkehr am 17. d. Mts. wieder eingestellt werden.

Wien, am 17. Januar 1891. (161)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen vom 10. und 14. d. Mts. in Nr. 4 und 6 der Vereinszeitung (Inser.-Nr. 91 und 133) bringen wir hiermit auf Grund des § 14 al. 3 und 4 des Uebereinkommens für die gegenseitige Wagenbenutzung zur öffentlichen Kenntniss, dass in der Strecke Meidling-Pottendorf, Ofen-Alba am 12. cr., und Ofen-Kanizsa, Kanizsa-Neustadt am 13. cr. der Personenverkehr, in der Strecke St. Peter-Fiume, Laibach-Nabresina, Wien-Neustadt, Neustadt-Gloggnitz, Kanizsa-Pragerhof, Kanizsa-Barcs vom 13. cr. der Frachtenverkehr, in der Strecke Bastaji-Zdenci der Gesammtverkehr, in der Strecke Neustadt-Grammat-Neusiedl und Stuhlweissenburg-Uj-Szöny am 14. cr. der Gesammtverkehr, in der Strecke Ofen-Kanizsa, Kanizsa-Neustadt der Frachtenverkehr wieder aufgenommen wurde.

Dagegen musste wegen neuerlicher Schneeverwehung am 16. cr. in der Strecke Wien-Pottendorf, Gr.-Neusiedl-Neustadt der Frachtenverkehr, am 17. cr. der Gesammtverkehr, in der Strecke Wien-Neustadt, Alba-Kanizsa, Kanizsa-Barcs, Pragerhof-Kanizsa, Neustadt-Kanizsa und Matzleinsdorf-Unter-Hetzendorf der Frachtenverkehr und in der Strecke Oedenburg-Steinamanger der Gesammtverkehr eingestellt werden.

Wien, am 21. Januar 1891. (162)

3. Güterverkehr.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Die Aufhebung des Ausnahmetarifs 2 für die Beförderung von Heringen von Königsberg und Memel nach Radsiwillow tr. (Nachtrag 1 und 3 des Preussisch-Russischen Verbandtarifs vom 1. November 1888) ist s. Z. irrthümlich erfolgt. Genannter Ausnahmetarif bleibt auch weiterhin in Kraft.

Direktion. (163H&V)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Am 1. Februar 1891 gelangt der Nachtrag III zum Gütertarif Heft 2 zur Ausgabe. Derselbe enthält ausser Ergänzungen und Aenderungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger etc. und bereits früher veröffentlichten Frachtsätzen etc. neue bezw. ermässigte Entfernungen und Sätze für den Verkehr mit den Stationen Brand b. Freiberg i. S., Cunewalde, Elsterwerda B. Dr. Bhf., Elstra, Freiberg i. S. Schachtbhf., Grosshartmannsdorf, Halsbrücke, Königswartha und Trebanz-Treben der Königlich Sächsischen Staatsbahn und Grimmenthal, Wasungen und Wernshausen der Werrabahn.

Exemplare des Nachtrags sind von Ende Januar d. J. ab durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Gleichzeitig wird veröffentlicht, dass am 1. Februar d. J. für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III zwischen Kraftsdorf und Beerwalde i. S. A. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,15 *M.* für 100 kg in Kraft tritt.

Erfurt, den 19. Januar 1891. (164)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 1. Februar d. J. treten in dem oben bezeichneten Verkehre für die Stationen Adlershof und Blasdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen auf Wunsch Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 17. Januar 1891. (165)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Februar d. J. gelangen zum Mitteldeutschen Verbands-Gütertarife folgende Nachträge, nämlich XII zu Theil II, XVII zu Tarifheft Nr. 1 und 4, XVI zu Tarifheft Nr. 2, XVIII zu Tarifheft Nr. 3 und XIX zu Tarifheft Nr. 7 zur Einführung. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen und Tarifvorschriften sowie der Frachtsätze für verschiedene Stationen, neue Sätze für die Stationen Baalberge, Grosszschocher Preussische Staatsbahn, Mörchingen und Obermodern, Ergänzungen und Aenderungen der seitherigen Sätze für die Stationen Görlitz, Kamenz, Zittau, Elsterwerda, Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz, ferner Aenderungen bezw. Erweiterungen der Ausnahmetarife für Sprit und Spiritus, für Eisen und Stahl, für Eisenerze etc., für bestimmte Stückgüter, für Kalirohsalze und für Düngemittel, Erde etc. — Der Tag, an welchem die vorerwähnten Aenderungen und Ergänzungen der Frachtsätze für die Preussisch-Sächsischen Mitbewerbsstationen Görlitz, Kamenz etc. in Kraft treten, steht z. Zt. noch nicht fest und wird derselbe besonders bekannt gemacht. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güter-Abfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 17. Januar 1891. (166)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Bayerischer, Thüringisch-Bayerischer und Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden nachgenannten Bayerischen Staats-Lokalbahnstationen der Strecken

a) Neusorg-Fichtelberg
Ebnath, Brand i. F., Unterlind und Fichtelberg,

b) Passau-Röhrnbach
Tiefenbach, Fischhaus, Kalteneck, Fürsteneck und Röhrnbach

in die Tarife für die vorbezeichneten Güterverkehre aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 12. Januar 1891. (167)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Kokesverkehr. Am 15. Februar d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterreichischen Süd- und Wien-Aspanger Bahn vom 1. Juli 1889 der Nachtrag I in Kraft. Durch denselben werden die bisherigen Frachtsätze um geringe Beträge ermässigt. Druckabzüge des Nachtrages können durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem Bahnhofe Alexanderplatz, hierselbst, bezogen werden.

Berlin, den 21. Januar 1891. (168MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessisch-Bayerischer Verkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar cr. werden die Stationen der Bayerischen Lokalbahnen Neusorg-Fichtelberg und Passau-Röhrnbach in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Giessen, den 16. Januar 1891. (169)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 1. Februar 1891 tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Nieder-

schlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen etc. vom 20. März 1889 ein Nachtrag II in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für Ebersbach trans. und Warnsdorf trans., ferner neue Frachtsätze für die Stationen Königswartha und Neschwitz der Strecke Bautzen-Königswartha, sowie für die Stationen Dahlen und Scheibe enthält. Druckabzüge des Nachtrages können durch die Versandstationen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz bezogen werden.

Berlin, den 17. Januar 1891. (170MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Deutsch-Italienischer Verband. Von der am 16. Juli 1890 in Kraft getretenen neuen Ausgabe der Lokaltarife für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr der Adriatischen, Mittelländischen und Sicilianischen Eisenbahnen nebst den inzwischen ergangenen Abänderungen ist eine Deutsche Ausgabe angefertigt worden, welcher ein Kilometerzeiger für die Stationen der drei Netze bis zu den Eisenbahn-Uebergangspunkten des Auslandes beigefügt ist, auch ist eine Uebersichtskarte sämmtlicher Italienischen Eisenbahnen mit Stationsverzeichniss (auch Industrie- und Dampfstrassenbahnen) beigegeben, welche mit Quadraten zur leichten Auffindung der Stationslage versehen ist. Die Deutsche Ausgabe ist von der Strassburger Druckerei und Verlagsanstalt (vorm. R. Schultz & Cie.) hier und unserer Drucksachenkontrole zum Preise von 6 ℳ (einschliesslich Kilometerzeiger und Karte) zu beziehen. Getrennte Ausgaben des Kilometerzeigers kosten 40 ₰, der Karte mit Verzeichniss 1,20 ℳ.

Strassburg, den 12. Januar 1891. (171)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

5. Verdingungen.

Verding von 213 Stück Postwagenachsen, sowie 370 Stück Trag- und 320 Stück Spiralfedern am 12. Februar 1891, Vormittags 12 Uhr.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Postwagenachsen", beziehungsweise „Angebot auf Trag- und Spiralfedern" an unser maschinentechnisches Büreau, Berlin W., Königgrätzerstrasse Nr. 132 einzureichen. Angebotbogen, Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 1,55 ℳ für jedes Angebot in Baar oder 1,50 ℳ in 10 ₰-Reichspostbriefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 12. März 1891.

Berlin, den 13. Januar 1891. (172MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schluss vom Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
20	M / B	134 / 135	1	Ballen	Juteleinen	26,5	20	Prag	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 5/12.
21	M C	—	1	Fass	unbekannt	104	21	Wien	„	„ 9/12.
22	M F	101	1	Kiste	unbekannt	35	22	Geiersberg	„	„ 30/12.
23	S	9193	1	Ballen	Säcke	19	23	Wien	„	„ 9/12.
24	S / A	2	1	Fass	Fische	5	24	Königgrätz	„	„ 23/12.
25	S H S	638	1	Kiste	Glascylinder	31	25	Nimburg	„	„ 13/12.
26	S / L O	59	1	Fass	Petroleum	174	26	Lisa	„	„ 31/12.
27	S R	3980	1	„	leer	—	27	Wien	„	„ 9/12.
28	S Z / C	1505/6	2	Kisten	Würfelzucker	112	28	„	„	„ 30/12.
29	T F S	—	1	Kiste	Galanteriewaare	20	29	Kuttenberg Stadt	„	„ 2/12.
30	T R L	—	4	Stück	Cottone	59	30	Wien	„	„ 21/12.
31	W	2	5	Fässer	Heringe	25	31	Tinist	„	„ 30/12.
32	W E	5993	1	Fass	Cognac	133	32	Wien	„	„ 9/12.
33	W S	1393	1	Kiste	unbekannt	35,5	33	Trs. Jedlersee	„	„ 26/12.
34	Herzogbierbaum	—	1	Milchkanne	leer	—	34	Stockerau	„	„ 31/12.
35	Schurzer Jute-spinnerei	—	1	Bund	Jutegarn	14	35	Königinhof	„	„ 17/12.
36	Tich & Perbitz	—	2	Ballen	leere Säcke	39	36	Wien	„	„ 9/12.
37	—	596 / 598	2	Fässer	Oel	—	37	„	„	„ 9/12.
38	—O— / M°O	6013	1	Fass	Wein	400	38	Josefstadt	„	„ 3/12.
39	—	—	1	Pack	Eisenwaare	14,5	39	Liebstadtl	„	„ 1/12.
40	—	—	2	Stück	Fahnenhölzer	2	40	Altpaka	„	„ 20/12.
41	—	—	2 / 1	„ / —	Gewichte à 20 kg / Gewicht	40 / 0,5	41	Parschnitz	„	„ 20/12.
42	—	—	2 / 4 / 4 / 1	Stück / „ / „ / —	Gewichte / „ / „ / Gewicht	20 / 40 / 2 / 2	42	Reichenberg	„	„ 4/12.
43	—	—	1	Glasballon	leer	13	43	Wien	„	„ 9/12.
44	—	—	2	Säcke	Hafer	64	44	„	„	„ 9/12.
45	—	—	6	Stück	leere Petroleumfässer	198	45	Liebstadtl	„	„ 1/12.
46	—	—	2	„	Rundeisen	100	46	Nimburg	„	„ 17/12.
47	—	—	1	—	hölz. Sessel	4,5	47	Swětla	„	„ 29/12.
48	—	—	1	Bund	Stricke	2	48	Neubydzow	„	„ 21/12.
49	—	—	1	Sack	Weizen	82	49	Leitmeritz	„	„ 21/12.
50	—	—	1	Stück	Winde	40	50	Gr.-Wossek	„	„ 16/12.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 2. Jahrgang 1891. Berlin, am 24. Januar 1891.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	29	1	Kiste	Pöcklinge	5,5	1	Bodenbach	Sächsische Stsb.	vernichtet, weil der Inhalt verdorben.
2	A	4	1	Sack	Holzspunde	14	2	Chemnitz	„	
3	A	96	1	Stück	eis. Kammrad	1	3	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	
4	A	—	1	Kollo	Holzschuhe	3	4	Louvain	Grand Central Belge	
5	A L	912	1	Kiste	Früchte in Gläsern	45	5	Dortmund rrh.	Rechtsrh. Köln	
6	A S	1	1	Pack	3 l. Körbe	14	6	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
7	A T	4483	1	„	Papier	20	7	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
8	A W W	1/2	2	—	Schraubstöcke	80	8	Düsseldorf	„	
9	B	1	1	Sack	alte gebr. Säcke	28	9	Wieren	K. E.-D. Magdeburg	
10	B	1487	1	Kiste	Eisengusswaaren	37	10	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
11	B	—	1	—	eis. Rohr	7	11	Dülken	Linksrh. Köln	
12	B B	129	1	Kollo	Kurzwaaren	—	12	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
13	B & C	28471	1	Fass	leer	13	13	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
14	B J	2753	2	Bunde	Stahl	9	14	Harburg	K. E.-D. Hannover	ab Bremen-Rittershausen eingeg.
15	B K II	3	1	Sack	Kuhhaare	14	15	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
16	B O Z / Bv.W Carth	—	1	Kiste	ansch. Thee	19,5	16	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	Bezettel.: Theehandlung v. B. Omart&Zoon, den Haag, Holland.
17	C B	9	1	„	Kartoffelreibmaschine	35	17	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
18	C B	—	1	—	Riemenscheibe	—	18	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
19	C F	2087	1	Korb	4 Pack Bettstellschrauben u. 1 messingene Korkmaschine	13	19	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
20	C H S	515	1	Kiste	Sensenschärfer	50	20	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
21	C H	3216	1	Pack	Papier	62,5	21	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
22	C J	14	1	Fass	Soda	376	22	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
23	C J A	9535	1	Harrass	Steingut	98	23	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
24	C K	156	1	Fass	leer	?	24	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
25	C M	32984	1	Sack	Pflaumen	73	25	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
26	C M	1	1	„	leere Säcke	9.5	26	Essen Rh.	„	
27	D L	4360	1	Kiste	Pflaumen	30	27	Eitorf	„	
28	E	53	1	Sack	Emballage	65	28	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
29	E	—	1	„	Russ	100	29	Louvain	Grand Central Belge	
30	E	—	4	Kolli	gusseis. Ofenplatten	50	30	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
31	E D	2	1	Korb	?	18	31	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
32	E S	2260	1	Kiste	leer	11	32	Berlin	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Dessau bez.: Berlin / Chemnitz b. Bodenrev. am 19/2.
33	F	10	1	Ballen	Kalbfelle	99	33	Güterverw. Hamburg	Lübeck-Hamburger	
34	F	—	1	Bund	Eisentheile	3,5	34	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
35	F B	7	1	Kollo	Untersatz	—	35	Kiel	K. E.-D. Altona	
36	F F	4	1	—	Wagendecke	—	36	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
37	F H	256	1	Ballen	Wollgarn	9	37	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
38	F H	40	1	Sack	Reis	109	38	Dresden-Neust. I Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
39	F H	1. 2. 4.	3	Pack	leere Säcke	59	39	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
40	F K	695	1	Kiste	?	110	40	Aachen T.	Linksrh. Köln	
41	F N	1	1	Säckchen	graue Erbsen	48	41	Berlin Ostb.	K. E.-D. Bromberg	
42	G C	610	1	Gestell	Marmor	43	42	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
43	G S	1052	1	Kiste	ansch. Möbel	58	43	Cassel Eilg.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Wolfshagen.
44	G W	7276	1	„	gefüllt	29	44	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Lichtenstein-Mainz.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	H	865	1	Fass	Petroleum —	180	45	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
46	H J	I	1	Kollo	Blech —	10,5	46	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
47	H K	—	1	Kiste	Lampenglocken —	29	47	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Bromberg	
48	H L	16657	1	Sack	Därme —	50	48	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
49	H S	2	1	Kiste	Wäsche —	74	49	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
50	J	1/2	2	Kisten	leer —	31	50	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
51	J B	—	2	Ballen	Wollgarn —	—	51	Hamont	Grand Central Belge	
52	J B	3329	1	Fass	leer —	7,5	52	Frankfurt a. M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
53	J B S	94110	2	Kübel	Margarin —	58	53	Coblenz rh.	Linksrh. Köln	bez. Berlin Anh. Ückro-L. bei Bodenrevision am 15./2.
54	J G	7	1	Pack	Korb u. Korbflasche, leer	5	54	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
55	J H	—	1	„	leere Körbe —	24	55	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
56	J P	801	1	Kiste	Gesundheitskaffee —	—	56	Oberhausen	Rechtsrh. Köln	
57	J P & O C	185	1	„	Laubsägemaschine —	53	57	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
58	J S	785	1	„	leer —	20	58	Frankfurt a. M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	von Dortmund K M eingeg., alte Beklebung von Aachen rh.
59	K E	1	1	Bund	2 Gewichte zu Hängelampen	7	59	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
60	K K	1904	1	Ballot	Garn —	11	60	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
61	K M	6	1	Sack	Holzwaare —	10	61	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
62	L	15	1	—	Pultkasten —	15,5	62	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
63	L A	489	1	Kollo	Papier —	206	63	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
64	L C	—	1	—	eis. Schwelle —	6	64	Maestricht	„	
65	L S	—	1	—	eis. Ständer —	—	65	Laneffe	„	
66	M	4829	1	Korbflasche	leer —	7	66	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
	M	4747	1	Korb	leer —					
67	M	113	1	Ballen	Leinen —	58	67	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bez. Berlin-Höchst a. M.
68	M	29	1	Kiste	leer —	—	68	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
69	M D B	8763 8751	1	Ballen	leere Säcke —	13	69	Tuttlingen	Württemb. Stsb.	
70	M F	10087	1	Kiste	Notizbücher —	23	70	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	ab Düsseldorf eingeg.
71	M G	—	1	—	Pflugschar —	2	71	Euskirchen	Linksrh. Köln	
72	M G C H	2375	1	„	? —	114,5	72	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
73	M S	1/2	2	Kisten	Speck —	575	73	Diest	Grand Central Belge	
74	M/Z	6/11	6	Kübel	Schmalz —	—	74	Aix T.	„	
75	N J R	—	2	Fässer	leer —	62	75	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
76	O	—	1	—	Ofenrohr von Blech	2	76	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
77	O A	256	1	Fass	Branntwein —	71	77	Lage	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
78	O G	5284	1	Ballen	Tabak —	79,5	78	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
79	O G	—	1	—	Wandregal —	2	79	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
80	P M	—	1	Korb	Drogerien —	—	80	Montigny s. S.	Grand Central Belge	
81	P P	88	1	Packet	? —	—	81	Heyst op den Berg	„	
82	P R	182/5	4	Stangen	Hasen —	200	82	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bez. von Stettin
83	P & S	874	1	Sack	Nüsse —	47	83	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
84	R	2	1	„	Erbsen u. Linsen —	73	84	Kirchhain	K. E.-D. Hannover	
85	R F	485/7	3	Kisten	leer —	237	85	Berlin L. B.	K. E.-D. Magdeburg	
86	R S	975	1	Kiste	Wagentheil —	—	86	Wanne	Rechtsrh. Köln	
87	S	1	1	„	1 Stück blaues Gewebe 1 „ rothes Gewebe 1 „ Canevas 1 „ gestreiftes Gewebe 1 „ rosa Seide 4 Schachteln Parfümseife 1 irdene Vase 1 Glasbüchse Puder	8	87	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
88	S L	74	1	Ballen	Krollhaare —	104	88	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
89	S O	908	1	Pack	Waschbretter —	11	89	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
90	T	28	1	Kiste	Puppen —	—	90	Oberhausen	„	
91	*D*	2291	1	„	leer —	21	91	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	beschr. Darmstadt.
92	T W	36322	1	„	? —	56	92	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
93	V B	102	1	Kollo in Leinen	Klappstuhl —	8	93	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
94	W	1/9	9	Fässer	leer —	198	94	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
95	W B	5345/6	2	Kisten	? —	44	95	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
96	W S	1098	1	Gebund	Eisenblech —	17	96	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Mainz.
97	W S	7247	1	Kiste	Stärke. Zucker —	28	97	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
98	W S	49320	1	„	? —	50	98	Hagenow	Meckl. Friedr. Frzb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
99	W S	11779	1	Kiste	Rosinen —	15	99	Löhne	K. E.-D. Hannover	
100	W T	1	1	„	1 Bettvorleger, 4 Büchsen Fleischextrakt, 1 Pack Chokolade	13	100	Eilenburg	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrev. am 24/12.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
101	Baur & Co.	—	1	Packet	leere Säcke —	21	101	Aix M.	Grand Central Belge	
102	Camsim	—	2	Kolli	Maschinen —	—	102	Anvers Bs.	„	
103	Dubois	—	1	Packet	? —	1,5	103	Romedenne	„	
104	Eggermann & Lang	—	1	Kiste	unbekannt —	57	104	Aachen	Linksrh. Köln	
105	A. Heyl Mainz	—	1	Korb	leer —	5	105	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
106	Hugeboon	—	1	Packet	? —	2,5	106	Lanaeken	Grand Central Belge	
107	Monnet	—	1	Korb	Packete —	—	107	St. Lambert	„	
108	Netzthal	8307	1	Pack	leere Säcke —	6	108	Netzthal	K. E.-D. Bromberg	
109	Theys	—	1	Korb	Hühner —	30	109	Schuelen	Grand Central Belge	
110	Thielen	—	1	Kiste	? —	3	110	Louvain	„	
111	Vereinsbrauerei	1450	1	Fass	leer —	26	111	Zerbst	K. E.-D. Erfurt	
112	Wesel	—	1	Packet	Zeitungen —	7	112	Hasselt	Grand Central Belge	
113	A. Witt F. W.	1894	2	Fässer	leer —	27	113	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
114	—	158	4	—	Ofentheile —	25	114	Diepholz	Rechtsrh. Köln	
115	—	457	1	Kiste	Glas —	11,5	115	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
116	—	902	1	Postpacket	? —	—	116	Diest	Grand Central Belge	
117	—	2157	1	Bierfass	leer —	14	117	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
118	—	4418	1	—	Ofentheil —	3,5	118	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
119	(Wagen)	33257	1	Wagenladung	leere Fässer —	—	119	Karow	„	
120	—	45988	1	Kiste	Zucker —	16	120	Köln Eilg.-Exp.	Linksrh. Köln	
121	—	diverse	100	Sack	Bohnen —	10000	121	Hamburg Q.	K. E.-D. Altona	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
122	∠	5284	1	Kiste	leer —	8	122	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
123	╳	—	21	—	Eisenröhren —	220	123	Düsseldorf Bilh.	Rechtsrh. Köln	
124	B. N.	2549	1	Kiste	Kleiderstoffe —	—	124	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
125	L T	8967	1	Pack	Fourniere —	20	125	Leipzig (Eilg.-B.)	K. E.-D. Erfurt	beschr. Leipzig bei Bodenrevision.
126	HO	3367	1	Kiste	Kleider —	36	126	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
127	WJS	9812	1	„	Puppen —	30	127	„	K. E.-D. Altona	
128	□	469	1	—	Ambos —	22,5	128	Münster	Rechtsrh. Köln	
129	W 0	—	1	—	eis. Stange —	20	129	Aix M.	Grand Central Belge	
130	Layenhof	100	1	Pack	4 leere Körbe —	16	130	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
131	grüner Strich	—	1	—	Stange Eisen 5 m lg. $6^1/_2$ □	170	131	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
132	—	—	1	Pack	leere Arzneiflaschen —	6	132	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
133	—	—	1	Kiste	Arzneimittel —	—	133	Hasselt	Grand Central Belge	
134	—	—	1	Gestell	Blechkessel —	26	134	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
135	—	—	3 / 5	Stück / „	Bretter — / Stangen —	—	135	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
136	—	—	1	Pack	2 grosse und 5 kl. Buttertücher	—	136	Giessen	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
137	—	—	1	—	alte Decke	—	37	137	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Wörrstadt-Mainz.
138	—	—	1	Korb	Effekten	—	30	138	Köln Eilg.-Exp.	Linksrh. Köln	
139	—	—	1	Stange	Eisen	—	20	139	Northeim	K. E.-D. Hannover	
140	—	—	1	Korb	altes Eisen	—	100	140	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
141	—	—	5	—	Eisenröhren	—	155	141	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
142	—	—	1	—	Erdbohrer, 5 m lg.	—	54	142	Döbeln	Sächsische Stsb.	
143	—	—	1	Erdölfass	leer	—	36	143	Tuttlingen	Württemb. Stsb.	
144	—	—	1	—	Garderobeständer	—	12	144	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
145	—	—	1	—	Gaslampe mit Gummischlauch		—	145	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
146	—	—	3	Säcke	Gerste	—	303	146	Eupen	Linksrh. Köln	
147	—	—	2	—	Gusstheile, lose	—	4,5	147	Crefeld	Hessische Ludwigsb.	
148	—	—	1	Sack	Gyps- oder Kalksäcke		20	148	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
149	—	—	4	Paar	Holzschuhe	—	4	149	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	bei einer Send. Holzschuhe ab Ahaus.
150	—	—	1	Kasten	Kleidung	—	62	150	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	
151	—	—	1	Koffer	leer	—	29.5	151	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
				Kollo mit Telegraphendraht umw.	4 Schrauben u. 2 eiserne Rollen						
152	—	—	1	—	eis. Kolbenstange	—	1000	152	Kl. Wanzleben	K. E.-D. Magdeburg	
153	—	—	1	—	neue Kurbel zu einer Handmaschine		1	153	Rheda	K. E.-D. Hannover	
154	—	—	1	Packet	1 Kinderpuppe	—	2	154	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
155	—	—	1	Partie	Lumpen	—	100	155	Drebber	Rechtsrh. Köln	
156	—	—	2	Säcke	Lumpensäcke	—	37	156	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
157	—	—	1	Kollo	Maschinentheil mit einer Schraube		1,5	157	Goch	Linksrh. Köln	
158	—	—	1	Packet	?	—	—	158	Florennes S. M.	Grand Central Belge	
159	—	—	1	Reisekorb	?	—	25	159	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
160	—	—	1	Stange	Rundeisen	—	40	160	Leipzig II Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
161	—	—	3	Säckchen	leere Säcke	—	10	161	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
162	—	—	1	Korb	Säure	—	75	162	Schleswig A.	K. E.-D. Altona	
163	—	—	1	—	Schrankverzierung	—	5	163	Magdeburg C. B.	K. E.-D. Magdeburg	
164	—	—	1	Kollo	Schraubstock	—	—	164	Kiel	K. E.-D. Altona	
165	—	—	1	Bund	4 Stangen Stahl	—	17	165	Hof	Sächsische Stsb.	
166	—	—	1	Stab	Stahl	—	4	166	Berlin L. B.	K. E.-D. Magdeburg	
167	—	—	1	Kollo	Stahl	—	29	167	Aachen	Linksrh. Köln	
168	—	—	2	—	Stränge, je 5 m lg.	—	—	168	Berlin H.	K. E.-D. Altona	bez.: Fermerwalde-Merseburg.
169	—	—	1	—	Wagendecke	—	—	169	Merseburg	K. E.-D. Erfurt	
170	—	—	1	Gbd.	Weinbergpfähle	—	21	170	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
171	—	—	1	—	Stange Winkeleisen, 5 m lg.		7,5	171	Gifhorn-Isenb.	K. E.-D. Magdeburg	
172	—	—	1	Packet	2 eis. Zahnbänder	—	0,5	172	Eisenach (Eilg.-Abf.)	K. E.-D. Erfurt	gez.: J. Bachmann. Packet 70.
173	—	—	2	—	Zollkörbe	—	220	173	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	AK	5	1	Kiste	unbekannt	—	12	1	Prag Eilg.	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 24/12.
2	A	8	1	Korb	unbekannt	—	6,5	2	Kolin	„	„ 3/12.
3	B R	824	1	Kiste	unbekannt	—	63	3	Starkotsch	„	„ 18/12.
4	D	2407	1	„	Lampen	—	46	4	Hohenelbe	„	„ 24/12.
5	E G	49	1	Pack	unbekannt	—	111	5	Liebstadtl	„	„ 1/12.
6	E H	I II	2	Kisten	leer	—	12	6	Gr. Wossek	„	„ 17/12.
7	E P	11149	1	Fass	leer	—	26	7	Wien	„	„ 9/12.
8	F A	—	2	Körbe	unbekannt	—	16	8	Prag	„	„ 23/12.
9	F K	3549	1	Ballen	unbekannt	—	19,5	9	Liebstadtl	„	„ 1/12.
10	F L	5936 5937	2	Fässer	unbekannt	—	373	10	Wichstadtl-Lichtenau	„	„ 18/12.
11	F P S	—	1	Fass	leer	—	22	11	Wien	„	„ 9/12.
12	F W	66238	1	Ballen	Papier	—	47	12	Caslau	„	„ 2/12.
13	F W D	—	4	„	leere Säcke	—	133	13	Altpaka	„	„ 16/12.
14	J H K	—	1	Bund	Garn	—	12,3	14	Reichenberg	„	„ 24/12.
15	K C	15439 4153	2	Kisten	leere Blechhülsen	—	40	15	Liebstadtl	„	„ 1/12.
16	K C	917	1	Fass	leer	—	31	16	Wien	„	„ 9/12.
17	K S	61 62	2	Fässer	Schmieröl	—	217 218	17	„	„	„ 9/12.
18	L	40	1	Bund	Garn	—	18	18	Hohenelbe	„	„ 28/12.
19	SL	49	1	Fass	Petroleum	—	178	19	Liebstadtl	„	„ 1/12.
			1	„	Petroleum	—	178				

(Schluss vom Anzeiger Seite 70.)

Nr. 8.

Zeitung des Vereins

1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 28 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 90.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 28. Januar 1891.

Inhalt:

Europas grösste Lokomotive.

Mit dem Beginn des letzten Jahrzehnts des thatenreichsten Jahrhunderts hat die Geschichte der Lokomotive ein Werk zu verzeichnen, das als hehres Denkmal unserer grossen Zeit wohl ein warmes Wort der Begrüssung an dieser Stelle verdient. Die im Eisenwerk Hirschau von J. A. Maffei in München für die Gotthardbahn konstruirte Riesenlokomotive, die grösste Lokomotive, welche jemals in Europa gebaut oder in Betrieb gesetzt wurde, ist vollendet. Mitte Januar erfolgte der schwierige Transport derselben durch die Strassen unserer grossen Kunststadt, von der Hirschau am Englischen Garten nach dem Centralbahnhofe, und auf den Schienen der Bayerischen Staatsbahnen machte die Braut des alten Sankt Gotthard, in Schnee und Eis, ihre Jungfernfahrt. Kein schöneres Zeugniss seines Fleisses und seiner Industrie konnte München und mit ihm Deutschland über die Alpen gegen Italien senden, als diese Lokomotive. Wenn der Klang von Deutschem Stahl und Eisen in den Bergen der freien Schweiz wiederhallt, so ist's nicht Waffenlärm, was der Reisende hört, sondern froher Sang der Arbeit und des Friedens. Denn von der Gotthardbahn gelten im vollsten Sinne die Kaiserworte: „Sie durchbricht die Schranken, welche die Völker trennen und knüpft zwischen den Nationen neue Beziehungen an."

Die Grundzüge, auf welchen die neue Lokomotive aufgebaut ist, sind den Lesern dieser Zeitung bekannt; es ist aber wichtig, immer wieder auf folgende Hauptpunkte hinzuweisen: Die viercylindrige Tenderlokomotive kann ungefähr die doppelte Arbeit einer normalen Güterzuglokomotive verrichten, hat aber nur 6 Achsen, während 2 gewöhnliche Lokomotiven mit den dazu gehörigen Tendern 12 Achsen haben. Der feste Radstand der grossen Lokomotive ist kürzer, also die Beweglichkeit in Bahnkrümmungen eine freiere, als bei der Normallokomotive; gleichzeitig ist aber auch infolge des langgestreckten Gesammtradstandes der Doppellokomotive die Standfähigkeit bezw. Betriebssicherheit des ganzen Motors eine grössere. Endlich kann die Verbundwirkung oder die Ausnutzung der Expansivkraft des Dampfes und die damit verbundene Ersparniss von Dampf, Wasser und Kohlen bei der viercylindrigen Lokomotive besser durchgeführt werden, als bei 2 getrennten Normallokomotiven. (Die neuesten Versuche,

welche letzten Monat mit normalspurigen Malletlokomotiven aus der Lokomotivfabrik Cail in Paris angestellt wurden, haben die sparsame Arbeit dieser Doppelmaschinen wieder deutlich nachgewiesen.)

Die Riesenlokomotive der Gotthardbahn trägt die Fabriknummer 1547 und die Bahnnummer 151. Die Konstruktion und Ausführung der Maschine ist durchweg tadellos und zeigt das ganze Werk schöne Formen und Verhältnisse, infolge dessen die aussergewöhnlichen Abmessungen auf den Beschauer durchaus keinen ungünstigen Eindruck machen. Einige der Hauptverhältnisse sind aus folgenden Angaben ersichtlich. Die ganze Länge der Maschine über Buffer gemessen beträgt 14 m. Der feste Radstand einer Motorengruppe ist 2,7 m und der Gesammtradstand 8,5 m. Die feuerberührte Heizfläche des Kessels ist 158 m² und die Rostfläche 2,2 m². Mit 12 t Vorrath an Wasser und Kohlen hat die Maschine ein Dienstgewicht von 84 t oder von 14 t auf eine Achse. Bei voller Ausübung der tangentialen Zugkraft von 10 t können auf einer Steigung von 1 : 40 und in Bogen von 180 m Halbmesser etwa 200 t Brutto ausschliesslich Maschine bewältigt werden, oder eine Bruttolast von etwa 2000 t auf wagerechter Bahn. Bei einer Geschwindigkeit von 20 Stundenkm würde diese Arbeit einen Effekt von 740 PS erfordern, also weniger als eine moderne Schnellzuglokomotive vermöge ihrer hohen Geschwindigkeit zu leisten vermag. Der wesentlichste Kraftfaktor der Gotthardlokomotive liegt eben in dem aussergewöhnlichen Adhäsionsvermögen derselben, was für den geregelten Betrieb einer Alpenbahn von besonderer Wichtigkeit ist. Auf die thatsächlichen Betriebsergebnisse werde ich bei passender Gelegenheit zurückkommen.

Wie bekannt, ist die neue Lokomotive nach den Patenten des in Paris lebenden Ingenieurs Anatole Mallet aus Genf entworfen. Sämmtliche Konstruktionspläne wurden indessen ganz selbständig in Maffei's Eisenwerk Hirschau angefertigt, weshalb das gelungene Werk als eigenes Erzeugniss der Deutschen Lokomotivenindustrie zu preisen ist. Sodann gebührt volle Anerkennung der Verwaltung der Gotthardbahn, welche durch Aufnahme dieser Konstruktion das rechte sachliche Verständniss bethätigt und diesem Fortschritt den Weg eröffnet hat.

Voraussichtlich wird die neue Lokomotive der Gotthardbahn ein mustergültiger Vorläufer für den Betrieb der übrigen grossen Gebirgsbahnen werden; zum Theil sind Bestellungen für ähnliche Motoren bereits erfolgt, während andere Bahnverwaltungen die Ergebnisse am Gotthard erst abwarten wollen. Mit der Verwendung derartiger Lokomotiven wird auf starken Steigungen, oder mit schweren Lastenzügen in der Ebene der kostspielige und gefährliche Nothbetrieb mit Vorspann- oder Schubmaschine möglichst eingeschränkt, wenn nicht ganz umgangen, und aus diesem Grund allein muss die allgemeinere Einführung der Doppellokomotiven unter gegebenen Zugkraftsbedingungen als vollkommen berechtigt erscheinen.

Durch die Schöpfung der neuen mächtigen Lokomotiven wird aber auch das Ansehen der Lokomotivenindustrie steigen und die Bahnverwaltungen werden sich aufs neue daran erinnern, was sie dem Maschineningenieur zu verdanken haben. Es gab eine Zeit, die gar nicht weit hinter uns liegt, wo der Lokomotivenbau wenigstens in Deutschland arg darnieder lag, wo die Lokomotive, das werthvollste Kulturwerkzeug unseres praktischen Zeitalters, verschachert wurde wie gewöhnliche Waare, auf der Waage nach dem Gewicht. Aus jener Periode der Ohnmacht und der Erniedrigung haben wir Lokomotivenbauer uns nun zum grössten Theil herausgearbeitet.

Wie das Verkehrsleben eines Volkes das treue Spiegelbild seiner Kultur wiedergibt, so ist Europas grösste Lokomotive das legitime Riesenkind unserer vorwärts stürmenden Zeit. Es wäre schwierig, dessen Genesis oder Vorgeschichte hinsichtlich der Nationalität festzustellen, denn verschiedene Völker und Namen haben die Maschine gepflegt und behütet, bis dieselbe gross und stark geworden ist. Alle aber, welche an den technischen Fortschritt und an seine Segnungen für die Menschheit glauben, werden gestatten, dass ich für sie, als unparteiischer civis romanus einen Lorbeerkranz auf die Stirne der Gotthardbraut lege.

München, im Januar 1891. A. Brunner.

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar 1891 unterstellten Strecken.

Am Schlusse des verflossenen Jahres betrug die Zahl der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahnverwaltungen 73 und zwar:

a) 41 Deutsche Eisenbahnverwaltungen,
b) 22 Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen,
c) 4 Niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahnen und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 Luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 3 Belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Central-Eisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn),
f) 1 Rumänische Verwaltung (Königlich Rumänische Staatsbahnen) und
g) 1 Russisch-Polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene vollspurige Sekundärbahnen mit einer Betriebslänge von zusammen 100,93 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der vorstehend unter a—g aufgeführten Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von . . . . 74 193,43 km

Hiervon kommen auf:

1.	a) Preussische Eisenbahnverwaltungen	24 986,85 km	
	b) Bayerische (einschl. Pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	5 409,20 „	
	c) Sächsische Eisenbahnverwaltungen	2 603,88 „	
	d) Württembergische Eisenbahnverwaltungen . . .	1 632,58 „	
	Uebertrag	34 632,51 km	
	Uebertrag	34 632,51 km	
	e) Badische Eisenbahnverwaltungen	1 453,98 „	
	f) Elsass-Lothringische Eisenbahnverwaltungen	1 537,87 „	
	g) die Verwaltungen der Eisenbahnen der übrigen Deutschen Mittel- und Kleinstaaten	4 074,— „	
	die Deutschen Verwaltungen zusammen . .		41 698,36 km
2.	Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen . .		25 955,02 „
3.	Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		101,48 „
4.	Niederländische Verwaltungen		2 704,45 „
5.	Luxemburgische Verwaltungen		160,58 „
6.	Belgische Verwaltungen		699,08 „
7.	Rumänische Verwaltungen		2 380,91 „
8.	Russisch-Polnische Verwaltungen		493,55 „
	Gesammtbetriebslänge . .		74 193,43 km.

Da der Verein in das Jahr 1890 mit einer Länge von 72 799,60 km Eisenbahnen eingetreten ist, so ist im verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1 393,83 km gewachsen.

An dem Zuwachs des letzten Jahres sind betheiligt:

die Deutschen Verwaltungen mit . .	968,91 km	oder	69,51 %
„ Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen mit	401,87 „	„	28,83 „
„ Niederländischen und Luxemburgischen Verwaltungen mit . . .	23,05 „	„	1,66 „
„ Belgischen, Rumänischen und Russisch-Polnischen Verwaltungen mit	— „	„	„

Die Betriebsergebnisse der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1889/90.

Dem Abgeordnetenhause ist (wie in jedem Jahre mit dem Eisenbahnetat) der Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen zugegangen, welcher über das Betriebsjahr 1889/90 Aufschluss gibt. Wir entnehmen demselben folgende Mittheilungen:

Die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Preussischen Eisenbahnen mit normaler Spurweite, einschl. der Wilhelmshafen-Oldenburger Eisenbahn und des Preussischen Antheils an der Main-Neckar-Eisenbahn, hatten am Schlusse des Betriebsjahres 1888/89 eine Gesammtlänge von 23 020,61 km. Hierzu traten im Laufe des Berichtsjahres 1. durch den Erwerb der Bahnstrecken Gotha-Ohrdruf (17,31 km) und Fröttstädt-Friedrichroda (8,92 km) 26,23 km, 2. durch den staatsseitigen Erwerb der auf Preussischem Gebiete belegenen Strecken der Bahnlinien Bismarck-Winterswyk (50,94 km) und Winterswyk-Bocholt (10,81 km) 61,75 km und 3. an neu eröffneten Bahnstrecken 697,26 km hinzu. Dagegen kam eine Anzahl kleinerer, ausser Betrieb gesetzter, bezw. durch Umbau in Fortfall gekommener Strecken von 13,97 km in Abgang, so dass sich die Gesammtbahnlänge der oben erwähnten in Betrieb befindlichen Bahnen mit normaler Spurweite am Schlusse des Betriebsjahres 1889/90 auf 23 791,88 km belief. Ausserdem befand sich im Besitze des Preussischen Staates ein Netz von schmalspurigen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Zweigbahnen im Oberschlesischen Berg- und Hüttenrevier mit einer Gesammtlänge von 110,63 km, sowie eine Anzahl von Bahnstrecken für nichtöffentlichen Verkehr, deren Gesammtlänge 191,86 km betrug.

Von diesen Längen entfielen im Vergleich zum Vorjahre auf Ostpreussen 1 231,38 (+ 50,30) km, auf Westpreussen 1 214,30 (+ 6,73) km, auf Pommern 1 232,54 (+ 9.81) km, auf Posen 1 622,04 (+ 78,75) km, auf Schlesien 3 138,80 (+ 74,28) km, auf Brandenburg, einschl. Berlin, 2 429,67 (+ 10.46) km, auf Sachsen 2 139,21 (+ 122,35) km, auf Hannover 1 937,74 (+ 28,44) km, auf Westfalen 2 071,84 (+ 81,10) km, auf Hessen-Nassau 1 258,13 (+ 34,24) km, auf die Rheinprovinz 3 150,13 (+ 134,84) km und auf Schleswig-Holstein 656,13 (+ 58,43) km, zusammen 22 081,91 (+ 694,73) km, während ausserhalb des Preussischen Staatsgebiets im Königreich Sachsen 142,04 km, im Grossherzogthum Sachsen 155,97 km, im Grossherzogthum Hessen 111,57 km, im Grossherzogthum Oldenburg 105,29 km, im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin 125,32 (+ 28,52) km, im Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz 72,94 km, im Herzogthum Anhalt 251.20 (+ 3,63) km, im Herzogthum Braunschweig 352,75 km, im Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha 143,37 (42,95) km, im Herzogthum Sachsen-Meiningen 33,19 km, im Herzogthum Altenburg 0,93 km, im Fürstenthum Lippe 29,30 km, im Fürstenthum Schaumburg-Lippe 24,32 km, im Fürstenthum Reuss j. L. 16,86 km, im Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt 14,84 km, im Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen 49,45 (— 0,91) km, im Fürstenthum Waldeck 9,90 km, im Staate Bremen 38,62 (+ 1,34) km, im Staate Hamburg 21,48 km, im Königreich der Niederlande 5,37 km und in Oesterreich-Ungarn 5,26 (— 0,02) km, zusammen 1 709,97 (+ 76,41) km belegen waren.

Das für die am Schlusse des Berichtsjahres in Betrieb befindlichen normalspurigen Preussischen Staatseisenbahnen, einschl. der Bahnen für den nichtöffentlichen Verkehr, verwendete Anlagekapital betrug 6 227 132 820 *M.*; dazu kommt noch das verwendete Anlagekapital für die Wilhelmshafen-Oldenburger Bahn und für den Preussischen Antheil der Main-Neckarbahn mit zusammen 12 836 604 *M*, so dass sich das Gesammt-Anlagekapital auf 6 239 969 424 *M.* belief. Zieht man von dieser Summe die Baukosten der in nichtöffentlichem Verkehr befindlichen Bahnen mit 11 757 233 *M.* ab, so verbleibt für die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehr übergebenen normalspurigen Bahnen ein Anlagekapital von 6 215 375 587 *M.* oder 261 892 *M.* für 1 km Bahnlänge. Gegen die entsprechenden Beträge des Vorjahres in Höhe von 6 009 606 781 Mark bezw. 264 339 *M.* hat sich mithin das Anlagekapital um 245 768 806 *M* erhöht, der Durchschnittspreis für 1 km Bahnlänge dagegen um 2 447 *M.* vermindert.

Die Betriebslänge der unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen (welche sich ergibt, wenn man von der oben angeführten Gesammtlänge die unter fremder Verwaltung stehenden Strecken in Abzug, dagegen die verschiedenen anderen Verwaltungen gehörigen, gepachteten oder in Mitbetrieb genommenen Strecken in Zugang bringt) betrug am Schlusse des Berichtsjahres 23 943,64 km gegen 23 274,83 km im Vorjahre (also + 695,81 km). Als Hauptbahnen wurden 18 053,26 km, als Nebenbahnen 5 890,38 km betrieben. Im mittleren Jahresdurchschnitt belief sich die Betriebslänge im Berichtsjahre auf 23 617,75 km gegen 22 960,23 km im Vorjahre. Ausserdem wurden seitens der Eisenbahndirektionen noch 133,24 km für nichtöffentlichen Verkehr betrieben, indem von der oben angegebenen Länge dieser Strecken 75,37 km als verpachtet in Abgang, 16,65 km dagegen als gepachtet in Zugang zu bringen sind. An Stationen waren auf diesen Bahnen im Berichtsjahre vorhanden 2 113 Bahnhöfe (330 erster, 860 zweiter und 923 dritter Klasse), 925 Haltestellen und 629 Haltepunkte gegen bezw. 2 117, 816 und 569 im Vorjahre.

In der äusseren Zusammensetzung der am Schlusse des Jahres 1888/89 vorhandenen Eisenbahndirektionen, wie in der inneren Verwaltungseinrichtung sind in dem Berichtsjahre nur unwesentliche Aenderungen eingetreten. Der Beschaffung von Arbeiterwohnungen ist die Verwaltung auch in dem Berichtsjahre überall da näher getreten, wo ein besonderes Bedürfniss dafür anerkannt wurde. Am 1. April 1890 waren 316 Arbeiterwohnhäuser mit 965 Wohnungen vorhanden, von denen 296 Häuser mit 922 Wohnungen auf die Werkstättenarbeiter entfielen, während weitere 15 Häuser mit 54 Wohnungen für solche im Bau begriffen waren. Daneben waren einer nicht unerheblichen Zahl von Betriebs- und Werkstättenarbeitern Wohnungen in den sonst vorhandenen Dienstgebäuden der Verwaltung überwiesen. Soweit ein Bedürfniss hervortrat, waren mit den Hauptwerkstätten besondere Speiseanstalten eingerichtet, ebenso waren an den grösseren Stationen Badeanstalten errichtet, welche dem Werkstätten-, Lokomotiv-, Zug-, Rangir- und Maschinenpersonal, sowie bei ärztlicher Anordnung allen Beamten und Arbeitern im allgemeinen unentgeltlich zugänglich waren.

In den 11 Bezirken der als gesetzliche Ausführungsbehörden des Unfallversicherungs-Gesetzes bezeichneten Eisenbahndirektionen waren im Jahre 1889, mit Ausschluss der bei Eisenbahnneubauten von Bauunternehmern beschäftigten Personen, durchschnittlich täglich 174 098 unfallversicherungspflichtige Personen beschäftigt. Aus Anlass von 1 877 Verunglückungen standen bei Beginn des Berichtsjahres noch Entschädigungen zur Zahlung; 962 Verunglückungen, gegen 899 im Vorjahre, kamen im Laufe des Jahres zur Festsetzung. Die Zahl solcher Verunglückungen betrug im Berichtsjahre 5,53 ‰ gegen 5,47 ‰ im Vorjahre. Es hat sich also im ganzen eine mässige Steigerung ergeben, doch entfällt dieselbe ausschliesslich auf weniger bedeutende Verletzungen. Die Zahl der Tödtungen hat sich von 1,39 ‰ in 1888 auf 1,31 ‰ in 1889, die der Verletzungen mit dauernder völliger Erwerbsunfähigkeit von 1,36 ‰ auf 0,99 ‰ vermindert. Im Jahre 1889 sind in 376 Fällen Berufungen bei den Schiedsgerichten und in 62 Fällen gegen die Entscheidungen der letzteren Rekursbeschwerden bei dem Reichs-Versicherungsamt eingelegt worden; in etwa 70 Fällen gegen 90 im Vorjahre wurden auf die Rekurse die Entschädigungen erhöht. Die Entschädigungsbeträge stiegen dem Vorjahre gegenüber erheblich. Jeder Verletzte erhielt durchschnittlich eine Jahresrente von 290 *M.* gegen 308 *M.* in 1888, die durchschnittliche Jahresrente einer Wittwe betrug 129 *M.*, die eines Kindes Getödteter 91 *M.* gegen bezw. 122 und 84 *M.* im Vorjahre. Die Gesammtaufwendung auf Grund des Unfallversicherungs-Gesetzes betrug 1889 rund 893 000 *M.* gegen rund 540 000 *M.* in 1888, doch ist dabei zu bemerken, dass die Ausgabe des Berichtsjahres ein Viertel Jahr mehr als die des Vorjahres umfasst.

Auf Grund des Krankenversicherungs-Gesetzes waren im Jahre 1889 75 Betriebs-Krankenkassen und 58 Werkstätten-Krankenkassen in Wirksamkeit. Bei sämmtlichen Krankenkassen waren durchschnittlich am ersten Tage eines jeden Monats 187 944 Personen betheiligt, während die Gesammtzahl der auf längere oder kürzere Zeit Betheiligten 300 000 betragen hat. Die Gesammt-Jahreseinnahme der Krankenkassen betrug 3 905 822 *M.*, wovon 2 397 787 *M.* auf die Beiträge der versicherungspflichtigen Kassenmitglieder, also durchschnittlich 13,65 *M.* auf 1 Mitglied entfielen. Der Baarzuschuss der Verwaltung bezifferte sich auf die Hälfte dieser Summe. Die Gesammtaufwendungen an Krankheitskosten und Sterbegeldern belief sich rund auf 3 077 624 *M.*, oder auf 17,40 gegen 16,71 *M.* im Vorjahre auf jedes Kassenmitglied. Bei Berücksichtigung sämmtlicher Bau-Krankenkassen ergeben sich als Gesammtkosten der Krankenfürsorge rund 3 240 000 gegen 2 964 000 *M.* im Vorjahre. Trotz dieser Erhöhung der Aufwendungen hat sich der Gesammt-Vermögensstand aller Krankenkassen der Staatseisenbahnverwaltung im Laufe des Berichtsjahres von rund 4 030 000 *M.* auf 4 800 000 *M.* gesteigert.

Die Zahl der Mitglieder der beiden Pensionskassen für die Betriebsarbeiter und für die Werkstättenarbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung hat sich gegenüber dem Vorjahre von 78 786 auf 84 293 vermehrt. Die Zahl der Ruhelohnempfänger stieg von 736 auf 790, die der Empfängerinnen von Wittwengeld von 1 257 auf

1479, die der Kinder, für welche Waisengeld gezahlt wurde, von 1322 auf 1579, die der empfangsberechtigten Personen überhaupt von 3315 auf 3848. Verausgabt wurden an Pensionen 184675 M., oder rund 242 M., gegen 225 M. im Vorjahre für jeden Pensionär, an Wittwengeld 119558 M., oder wie im Vorjahre rund 90 M. für jede Wittwe und an Waisengeld 39015 M., oder rund 27 M., gegen 30 M. im Vorjahre für jedes Kind, ausserdem an Sterbegeldern 4159 M. und an Unterstützungen aus den Pensionskassen 1553 M. Ferner wurden an solche erwerbsunfähige Arbeiter und Hinterbliebene solcher Arbeiter, denen ein Anspruch auf die Leistungen dieser Kassen noch nicht zustand, 460000 M. an Unterstützungen verausgabt und und den im Berichtsjahre ohne fernere Ansprüche ausgeschiedenen Mitgliedern 185637 M. erstattet. Der durchschnittliche Jahresbeitrag betrug, wie im Vorjahre, etwa 22 M., oder 2,60 % des veranlagten Jahreseinkommens. Am Schlusse des Jahres verfügten die beiden Arbeiter-Pensionskassen über ein Gesammtvermögen von rund 12700000 M.

Die Bezirks-Eisenbahnräthe traten während des Berichtsjahres regelmässig zu den ordentlichen Sitzungen zusammen, ausserdem fanden, wo die Verhältnisse es erforderten, noch ausserodentliche, sowie vorbereitende Sitzungen der von den Bezirks-Eisenbahnräthen gewählten Ausschüsse statt. Der Landes-Eisenbahnrath trat im Jahre 1889 dreimal zusammen.

Durch Naturereignisse wurde während des Berichtsjahres die regelmässige Ausführung des Dienstbetriebes mehrfach beeinträchtigt, doch waren diese Störungen, den Vorjahren gegenüber, sowohl der Anzahl wie der Dauer nach von wesentlich geringerem Umfange. Von Schneeverwehungen, und zwar in geringer Ausdehnung, hatten nur die Direktionsbezirke Berlin und Breslau zu leiden.

Bezüglich der Fahrpläne ist die Verwaltung wie in den Vorjahren, so im Berichtsjahre bestrebt gewesen, den Interessen des Verkehrs nach Möglichkeit gerecht zu werden. Es fanden bei einer mittleren Betriebslänge von 23077 km, im Vorjahre von 22428 km, folgende tägliche Leistungen für den Personenverkehr statt: in der Zeit vom 1. April bis 31. Mai in 1888/89 250717 Personenzugkm mit 11,12 Zügen auf 1 km, in 1889/90 263654 Personenkm mit 11,42 Zügen auf 1 km; in der Zeit vom 1. Juni bis 30. September in 1888/89 267939 Personenzugkilometer mit 11,95 Zügen auf 1 km, in 1889/90 288911 Personenzugkilometer mit 12,51 Zügen auf 1 km; in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. März in 1888/89 263654 Personenzugkm mit 11,76 Zügen auf 1 km und in 1889/90 286441 Personenzugkm mit 12,41 Zügen auf 1 km. Es ergibt sich hieraus für alle drei Fahrplanperioden des Berichtsjahres eine Steigerung sowohl in der Anzahl der täglichen Personenzugkilometer als der Züge auf 1 km gegen das Vorjahr.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 227 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Plombenverschluss der zu Schweinetransporten aus Ungarn dienenden Wagen (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 260 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Maassregeln gegen die Einschleppung der Reblaus (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussen: Aus dem Etat der Eisenbahnverwaltung für 1891/92.

Die Kosten für die Erneuerung des Oberbaues der Preussischen Staatsbahnen sind in dem Etat für 1891/92 zu 46178000 M. angenommen, während sich die wirkliche Ausgabe für das Jahr 1889/90 auf 31178991 M. beläuft. Das Mehr der Veranschlagung gegenüber dem Ergebnisse des Jahres 1889/90 von rund 14998000 Mark begründet sich im allgemeinen durch den Hinzutritt der neuerworbenen Privatbahnen, durch den erforderlichen grösseren Umfang der Erneuerung bei den älteren Bahnen, durch die theilweise Erhöhung der der Veranschlagung zu Grunde zu legenden Einheitspreise, sowie durch die weiter durchgeführten Konstruktionsverbesserungen bezüglich des Kleineisenzeugs, der Weichen und der Schwellen, welche eine Erhöhung des Gewichts bezw. Vermehrung der Stückzahl dieser Theile zur Folge haben. Im einzelnen vertheilt sich der Mehrbetrag auf Schienen und Kleineisenzeug mit 6965000 M., Weichen mit 618000 M., Schwellen mit 7416000 M. Das Mehr der veranschlagten gegen die im Jahre 1889/90 gezahlten Einheitspreise beträgt bei den Schienen rund 26,30 M., beim Kleineisenzeug rund 28,20 M. für die Tonne. Auf den Umfang der Beschaffungen im Jahre 1889/90 bezogen, ergiebt sich hieraus ein Zugang bei der Veranschlagung von rund 2889000 M. Die Länge der mit ausschliesslich neuen Schienen und neuem Kleineisenzeug umzubauenden Geleise hat um rund 297 km oder 27 % höher veranschlagt werden müssen. Der Geldwerth der hierzu, sowie zu dem Mehr an nothwendigen Einzelauswechselungen erforderlichen neuen Materialien, unter Berücksichtigung der beim Kleineisenzeug eingetretenen Konstruktionsverbesserungen, stellt sich auf rund 4671000 M. An alten noch brauchbaren Materialien wird dagegen voraussichtlich eine geringere Menge zur Verwendung gelangen. Der bezügliche Minderbetrag beläuft sich auf 595000 M. Die Zahl der zu veranschlagenden neuen Weichen und Weichentheile hat nach dem im einzelnen festgestellten Erneuerungsbedürfniss nicht unerheblich höher als nach der Wirklichkeit von 1889/90 angesetzt werden müssen; auch mussten die Preise einzelner Weichentheile höher bemessen werden. Der Zugang hierfür stellt sich auf rund 733000 M., während entsprechend der in Aussicht genommenen geringeren Verwendung alter, noch brauchbarer Weichen und Weichentheile ein Betrag von 115000 M. in Abgang zu stellen ist. Bei der Veranschlagung haben die Einheitspreise der Schwellen gegen die wirklichen Preise des Jahres 1889/90 erhöht werden müssen und zwar bei den hölzernen Bahnschwellen, welche künftig auf den Hauptbahnen in einer um 0,2 m grösseren Länge als bisher verwendet werden sollen, um 87 ₰ für 1 Stück, bei den hölzernen Weichenschwellen um 67 ₰ für 1 m und bei den eisernen Schwellen um rund 11,40 M. für die Tonne. Hieraus ergiebt sich gegen den Umfang der Beschaffungen des Jahres 1889/90 ein Mehr von 2159000 M. Im übrigen begründet sich der Mehraufwand für Schwellen durch die erforderlichen umfangreicheren Beschaffungen, entsprechend der Mehrlänge der umzubauenden Geleise (297 km), dem streckenweise festgestellten Bedürfniss an Einzelauswechselungen, sowie dem Umstande, dass die in den Vorjahren behufs Erhöhung der Stabilität der Geleise begonnene Vermehrung der Querschwellen um 10 % für die Längeneinheit des Geleises im Etatsjahre 1891/92 in grösserem Maassstabe fortgesetzt werden soll. Ziffermässig stellt sich der hierdurch bedingte Mehraufwand auf 5316000 M., zusammen 7475000 M. Ein Minderbetrag von 59000 M. ergiebt sich daraus, dass eine geringere Verwendung alter, noch brauchbarer Schwellen stattfinden wird. Nach örtlicher Aufnahme sind 1382,61 km Geleise umzubauen, wovon 938,13 km mit hölzernen Querschwellen, 400,85 km mit eisernen Querschwellen und 43,63 km mit eisernen Langschwellen hergestellt werden sollen. Hierzu, sowie zu den Einzelauswechselungen in Haupt- und Nebengeleisen sind erforderlich 102590 t neue Stahlschienen, durchschnittlich zu 154,74 M., einschl. 14,74 Mark Nebenkosten, 1576 t alte noch brauchbare Schienen zu 85 M., 33395 t neues Kleineisenzeug, durchschnittlich zu 203,61 Mark, einschl. 14,24 M. Nebenkosten, 59 t altes noch brauchbares desgleichen zu 100 M., zusammen für rund 22814200 M.; 3984 Stück neue Zungenvorrichtungen zu 460 M., 125 Stück alte noch brauchbare dergleichen zu 200 M., 2476 Stück neue Stellböcke zu 56 M., 15 Stück alte noch brauchbare dergleichen zu 24 M., 5057 Stück neue Herz- und Kreuzungsstücke zu 140,60 M., 20 Stück alte noch brauchbare dergleichen zu 65 M., diverse für neue einzelne Weichentheile und Zubehör, zusammen für 3299800 M.; 2398300 Stück neue hölzerne Querschwellen, durchschnittlich zu 5,3 M., 28360 Stück alte noch brauchbare dergleichen zu 2,10 M., 430150 m neue hölzerne Weichenschwellen, durchschnittlich zu 3,6 M., 2010 m alte noch brauchbare dergleichen zu 2 M., 202 cbm eichene Brückenschwellen zu 114 M., 4708 t neue eiserne Quer- und Langschwellen zu Geleisen und Weichen, durchschnittlich zu 139,87 M. einschl. 8,87 M. Nebenkosten, 692 t alte noch brauchbare dergleichen zu 80 M., zusammen für rund 20061900 M. Erneuerungskosten für die zum Direktionsbezirk Berlin gehörigen, auf Oesterreichischem Gebiete liegenden 2,68 km Geleise 2100 M., so dass sich die obige Anschlagssumme von 46178000 M. ergiebt. — Die Kosten für die Erneuerung der Betriebsmittel sind im einzelnen wie folgt veranschlagt: Erneuerung von 391 Lokomotiven 16044800 M., Erneuerung von Lokomotivtheilen 2818500 M., Erneuerung von 365 Personenwagen 4856700 M., Erneuerung von Wagentheilen 424700 M., Erneuerung von 3757 Gepäck- und Güterwagen 13171100 M., Erneuerung von Wagentheilen 1330200 M. Der Gesammtbetrag von 38646000 M. übersteigt die wirkliche Ausgabe in 1889/90 um rund 6303000 M., welcher Mehrbetrag vorzugsweise in der bedeutenden Steigerung der Einheitspreise der Betriebsmittel seine Begründung findet.

Herabsetzung der Personentarife.

Die von verschiedenen Zeitungen gebrachte Mittheilung, dass die Bayerische Regierung in der Frage der Herabsetzung der Personentarife auf eine Verständigung mit den Deutschen

Staatsbahnverwaltungen hoffe, wird durch folgende Auslassung der „Münch. Neuest. Nachr.“ ergänzt:

Die Meldung der „Frankf. Ztg.“, dass die Verhandlungen der Deutschen Staatsbahnverwaltungen über die Herabsetzung des Personentarifs abgebrochen seien infolge der Unmöglichkeit, eine Einigung herzustellen, ist nicht richtig, ebenso wenig die Mittheilung eines anderen Blattes, dass diese Unterhandlungen infolge Widerstandes der Preussischen Bahnverwaltung ins Stocken gerathen seien. Im Gegentheil hegt die Bayerische Regierung die bestimmte Hoffnung und bezeichnet es für sehr wahrscheinlich, dass ein Uebereinkommen erzielt wird, zumal die Bayerische Regierung gewillt ist, eine Verbilligerung der Fahrpreise nach dem allein richtigen Grundsatze vorzunehmen: entweder zur Hebung des Verkehrs eine zeitgemässe, gründliche, fühlbare Herabsetzung oder gar keine. Allerdings wird Bayern die vierte Personenklasse nicht einführen, wie dies von Norddeutscher Seite gewünscht wird. Dafür schlägt Bayern vor, den Fahrpreis für die dritte Klasse auf den Bayerischen Staatsbahnen so wesentlich herabzusetzen, dass ein verhältnissmässiger Ausgleich zwischen den höheren Preussischen Tarifsätzen für die dritte und den sehr billigen für die vierte Klasse hergestellt werden würde. Der Bayerische, schon im November v. J. gemachte Vorschlag gipfelt darin, unter Aufhebung aller Retourbillets usw. den Tarifsatz von gegenwärtig 3,4 ₰ für das Kilometer der dritten Klasse künftig auf 2 ₰ für das Kilometer herabzusetzen. Preussen berechnet für das Kilometer dritter Klasse 4 ₰, hat aber dafür die vierte Klasse. Die Bayerische Staatsbahnverwaltung steht mit ihrer Weigerung, die vierte Klasse einzuführen, übrigens nicht allein.

Sommerfahrplan-Konferenz.

Nach den Beschlüssen dieser Konferenz wird mit dem Sommerfahrplan der in Wegfall gekommene zweite Schnellzug Berlin-Rom wieder eingeführt. Derselbe wird 7 Uhr 39 Min. Vorm. von Berlin abgehen und Nachts 12 Uhr 3 Min. in Rom eintreffen. Ferner wird ein Schnellzug Berlin-München-Triest eingestellt, der 11 Uhr Vorm. durch München geht (Abfahrt 11 Uhr 15. Min.) und 9 Uhr 24 Min. Vorm. in Triest eintrifft. Der Orientzug Paris-Konstantinopel wird um 2½ Stunden beschleunigt, er wird 6 Uhr 50 Min. Abends von Paris abgehen, 12 Uhr 16 Min. Mittags in München sein und 1 Uhr 30 Min. Nachmittags in Konstantinopel eintreffen. Ueber eine Abkürzung der Fahrt Konstantinopel-Paris wird noch unterhandelt.

Verspätungen im Monat November 1890.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung über die im Monat November 1890 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 080,09 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 464 Schnellzüge, 2 741 Personenzüge und 461 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 4 666. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 13 711 045 Zugkm bezw. 265 341 480 Achskm. Von den Verspätungen wurden 1 599 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 3 067 Verspätungen zur Last fallen. Davon kommen auf 1 Million Zugkilometer 223,69 Verspätungen und auf 1 Million Achskilometer 11,56 Verspätungen. Infolge der Verspätungen wurden 3 034 Anschlüsse versäumt (gegen 1 656 in demselben Monat des Vorjahres und 2 506 im Vormonat). Bei 5 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 8 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugbezw. 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Main-Neckarbahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln und die Hessische Ludwigsbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln, der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) daselbst und die Hessische Ludwigsbahn an die ungünstigsten Stellen. In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen und Anschlussversäumnisse bei denjenigen Bahnen, welche infolge Ueberschwemmung der Geleise ausfielen, unberücksichtigt geblieben. Aus diesem Grunde sind 485 Züge ganz und 636 Züge streckenweise ausgefallen; 1 268 Züge haben Verspätungen erlitten, wobei 339 Anschlüsse verfehlt wurden.

Die Waldbahnen in Elsass-Lothringen.

Um die weiten Walddistrikte in den Vogesen aufzuschliessen*), soll mit dem Bau von Waldbahnen begonnen werden. Elsass-Lothringen besitzt solche Waldbahnen in einer Gesammtlänge von etwa 30 km schon seit einigen Jahren in den drei Oberförstereien Rothau, Alberschweiler und St. Quirin. In einer Oberförsterei war schon zu Französischer Zeit ein Versuch mit Waldbahnen gemacht worden, der keinen Erfolg hatte, während die neuerdings erbauten Strecken sich sehr gut bezahlt machen. Sie waren aber bisher nur bestimmt, Blockholz bis zu den fiskalischen Sägemühlen zu bringen. Die Anlage und die Unterhaltung von Waldbahnen stellt sich weit billiger, wie der Bau an guten Waldwegen, namentlich, wo es an Material für letztere fehlt. Die Bahnen beanspruchen viel weniger Platz und der Transport auf ihnen geht schneller und billiger vor sich, wie auf den besten Wegen, da man selbstverständlich viel grössere Holzmengen mit der gleichen Kraft auf einmal befördern kann. Besonders geeignet sind die Waldbahnen zum Verbringen von Langhölzern, welche jetzt aus den Vogesen stark begehrt werden und aus denen erheblich höhere Preise erzielt werden, wie aus Bretterblockholz.

Seitens der Reichs-Forstverwaltung sind die Projekte für den weiteren Ausbau der schon vorhandenen Waldbahnen, wie für Neuanlagen ausgearbeitet worden. Es sollen zunächst noch etwa 50 km und zwar schleunigst gebaut werden. An verlegbaren Geleisen sind 10 000 m vorgesehen. In Schirmeck und Alberschweiler sollen die Waldbahnen an die Reichs-Eisenbahn anschliessen, wodurch eine unmittelbare Verbringung der Hölzer bis zum endlichen Bestimmungsort ermöglicht wird. Eine Waldbahn von 10 km Länge wird bis zur Französischen Grenze geführt werden, welche zum Transport aus einem Distrikt am westlichen Vogesenabhang, der eben nur nach Frankreich zu möglich ist, bestimmt ist. Der Betrieb auf den Waldbahnen wird theils mit kleinen Lokomotiven, theils mit Zugthieren vor sich gehen.

Die Projekte werden dem Bundesausschuss in der bevorstehenden Tagung vorgelegt und von demselben wohl sicher angenommen werden. Die Verzinsung des Anlagekapitals berechnet sich auf mindestens 10 %, dargestellt durch die infolge erleichterten Transportes eintretenden höheren Holzpreise.

Eröffnung des Westbahnhofes in Köln.

Anfangs Februar werden die hochgelegenen Bingener Personengeleise der Stadtbahn zu Köln in Betrieb genommen und es wird alsdann der zwischen dem Haupt- und dem Südbahnhofe zu Köln gelegene Westbahnhof, an dem sämmtliche Personenzüge Köln-Bingerbrück und Köln-Trier anhalten, für den Personen- und Gepäckverkehr wieder eröffnet werden.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Hannover. Am 20. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Lippstadt-Rheda belegene Haltepunkt Lipper-Bruchbaum dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (linksrheinischen) zu Köln unterstellte Haltestelle Nievenheim wird am 1. Februar d. J. als Eisenbahn-Telegraphenstation mit vollem Tagesdienste für den allgemeinen Telegraphenverkehr eröffnet werden.

Vorarbeiten.

Die generellen Vorarbeiten zur Fortsetzung der Eisenbahnlinie Immelborn-Liebenstein nach Brotterode-Inselsbergwiese-Tabarz-Friedrichroda sollen seitens der Werrabahn demnächst in Angriff genommen werden.

Ruhrbrücke bei Westhofen.

Die provisorische Ruhrbrücke bei Westhofen — das letzte jener Bauwerke, die an die Stelle der durch die Hochfluthen zerstörten Brücken treten — soll am 28. d. Mts. landespolizeilich abgenommen und am 1. Februar d. J. mit einem Geleise dem Verkehr übergeben werden.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Im Jahre 1890 betrugen die Gesammteinnahmen 784 040 ℳ oder 68 180 ℳ mehr als im Vorjahre.

---

*) Die Waldungen in Elsass-Lothringen haben einen Umfang von 445 771 ha, d. h. mehr als 30 % der Gesammtfläche (14 510 qkm) des ganzen Landes. Hiervon sind 134 100 ha Staatswald, der Rest Gemeinde-, Anstalts- oder Privatwald. In dem Etat für das laufende Jahr sind die Gesammteinnahmen auf rund 47 Millionen und die Forsterträgnisse auf rund 5 300 000 ℳ angesetzt, woraus hervorgeht, welche wichtige Stellung in Elsass-Lothringen die Forstwirthschaft einnimmt.

Saal-Eisenbahn.

Die Einnahmen im Jahre 1890 betrugen 1 309 377 *M.* gegen 1 314 230 *M.* provisorisch und 1 314 584 *M.* definitiv im Jahre 1889, wobei zu berücksichtigen ist, dass in diesen Einnahmen des Vorjahres 79 017 *M.* für aussergewöhnliche Schienenabgabe mit enthalten sind. Das Minderergebniss im Monat Dezember v. J. (83 298 *M.* gegen 106 395 *M.* in 1889) ist auf Betriebsstörungen, durch Ueberschwemmungen veranlasst, zurückzuführen.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Die Gesammteinnahme im Jahre 1890 stellte sich einschliesslich einer nachträglichen Ermittelung von 6 845 *M.* auf 1 267 488 *M.*, gegen 1 239 007 *M.* provisorisch und 1 245 366 *M.* definitiv im Vorjahre.

Versorgung der Kohlenreviere mit Kohlenwagen.

Ueber die Schwierigkeiten, mit welchen die Eisenbahnverwaltung bei der Versorgung der Kohlenreviere mit Wagen zu kämpfen hat, veröffentlicht der „Reichsanz." folgende Darlegung:

Im November v. J. unterbrach das in kaum dagewesenem Maasse eingetretene Hochwasser im Westen zahlreiche und wichtige Eisenbahnstrecken. In unmittelbarem Anschluss hieran setzte scharfer und lange anhaltender Frost ein, welcher bei Sperrung der sämmtlichen Wasserstrassen den Verkehrsandrang steigerte, während er zugleich die Bewegung der Wagen namentlich auf den grossen Rangirbahnhöfen wesentlich erschwerte und verlangsamte. Noch bevor es durch Anspannung aller Kräfte vollständig gelungen war, den Verkehr wieder in geregelte Bahnen zurückzuführen, traten fast gleichzeitig im ganzen Lande sowie in den Nachbarstaaten bedeutende Schneefälle ein, welche nicht wenige Eisenbahnstrecken zeitweise unfahrbar machten und den Umlauf der Wagen, insbesondere auch die Rückkehr der leeren Wagen aus dem In- und Auslande in die Kohlenreviere verhinderten und erheblich verzögerten. Infolge dessen haben nach Ausweis der regelmässig wiedergegebenen täglichen Meldungen die Wagenbestellungen nicht vollständig befriedigt werden können. Zu den vorhandenen Schwierigkeiten gesellt sich im Westen seit einiger Zeit ein neues Hinderniss, indem in Holland die Bahnhöfe mit Eisenbahnwagen überfüllt sind, sodass die Niederländischen Bahnen den Deutschen Bahnen gegenüber die Annahme von Wagen zeitweise eingestellt haben. Selbstverständlich findet unter diesen Umständen auch ein ungünstiger Rücklauf der Deutschen Eisenbahnwagen aus Holland statt, sodass im Dezember v. J. und bis zum 11. d. Mts. nahezu 4 000 leere Deutsche Wagen weniger aus Holland zurückgekehrt, als beladene dorthin übergegangen sind.

Kohlenbedarf der Preussischen Staatsbahnen.

Der Bedarf der Preussischen Staatsbahnen an Steinkohlen und Koks ist für das Etatsjahr 1891/92 insgesammt auf 2 914 250 t (à 20 Ctr.) veranschlagt. Davon entfallen auf die Direktionsbezirke Altona 125 732 t, Berlin 384 120 t, Breslau 380 679 t, Bromberg 264 676 t, Köln (linksrh.) 246 841 t, Köln (rechtsrh.) 374 969 t, Elberfeld 192 000 t, Erfurt 238 908 t, Frankfurt a. M. 166 560 t, Hannover 298 800 t und Magdeburg 240 975 t. Der Grundpreis schwankt zwischen 7,20 *M.* (Bromberg) und 9,62 *M.* (Köln linksrh.) für die Tonne und beträgt im Durchschnitt 8,88 *M.* Dazu kommen an Nebenkosten durchschnittlich 4,24 *M.* für die Tonne. Der Gesammtaufwand ist hiernach auf 38 232 800 *M.* angenommen.

Strassen- und Pferdebahnen.

Grosse Hamburg-Altonaer Strassenbahn. Die Betriebseinnahme betrug im Jahre 1890 636 109,25 *M.* bei einem Verkehr von 5 758 973 Personen, dagegen im Jahre 1889 393 880,95 *M.* bei 3 693 583 Personen. Seit der Eröffnung des Betriebes der neuen Linie Hohenfelde-St. Pauli (8. Mai 1890) betrug die Betriebseinnahme 502 946,50 *M.* bei einer Beförderung von 4 508 398 Personen gegenüber einer Betriebseinnahme von 273 681,80 *M.* bei einem Verkehr von 2 563 764 Personen in dem gleichen Zeitraum des Jahres 1889.

Berlin - Charlottenburger Pferdeeisenbahn. Zur Hebung des Verkehrs auf der Berlin-Charlottenburger Pferdeeisenbahnlinie und im Hinblick auf die Eröffnung des neuen Reichstagsgebäudes hat die Gesellschaft beim Magistrat die Genehmigung zur Verlängerung der Linie vom Kupfergraben am Zeughause entlang bis zur Schlossbrücke und zwar doppelgeleisig nachgesucht.

Erfurter Pferdebahn. Von dem im Jahre 1890 erzielten Reingewinn in Höhe von 13 192 *M.* soll eine Dividende von 4½ % gegen 6 % im Vorjahre zur Vertheilung gelangen.

Die Pferdebahn zu Königsberg i. Pr. kann auf ein günstiges Geschäftsjahr zurückblicken. Im Jahre 1890 betrug die Gesammteinnahme 336 258 *M.* und der Reingewinn 47 867 *M.* Welche erheblichen Unkosten die Verwaltung hat, geht daraus hervor, dass das Pferde- usw. Konto 113 119 *M.* und das Lohn- und Gehaltskonto 93 378 *M.* aufweisen.

The Tramways Company of Germany, Limited. Im Jahre 1890 stellt sich die Gesammteinnahme des Betriebes auf 2 756 718 *M.* gegen 2 547 938 *M.* im Vorjahre. Für Löhne wurden verausgabt 656 962 *M.* gegen 577 750 *M.* und für Futtermittel 629 922 *M.* gegen 562 535 *M.* Der Rohgewinn wird demjenigen des Vorjahres nahezu gleichkommen. Dem Vernehmen der „Dresd. Ztg." nach beabsichtigt das Direktorium, die gleiche Dividende wie im Vorjahre (6¾ %) zu beantragen.

Aus Frankreich.

Die Französische Eisenbahnpolitik.

Gelegentlich der Berathung des Staatshaushaltes im Senat hat der Minister der öffentlichen Arbeiten, veranlasst durch die vom Senator Buffet erhobenen, alljährlich wiederkehrenden Angriffe gegen die Eisenbahnpolitik des Staates, zu deren Vertheidigung eine bemerkenswerthe Rede gehalten, die wir im folgenden auszugsweise wiedergeben:

Es ist nicht wahr, dass die zu eröffnenden Linien immer unergiebiger werden, und es ist ebenso wenig wahr, dass sich die Zinsengewähr ins Unendliche zu vermehren droht — zwei Behauptungen, die ich mich zu beweisen bemühen werde. Das Verhältniss der Betriebsausgaben zur Einnahme zeigt die entschiedene Neigung herabzugehen und 50 % dürften nicht als zu günstig angenommen sein. Die Betriebseinnahmen von 1875 betrugen 863 Millionen, von 1888 eine Milliarde und von 1890 1 242 Millionen; nimmt man als Durchschnitt 1 Milliarde an, so ergibt sich für diesen 15jährigen Zeitraum ein jährlicher Aufschwung von 18 Millionen oder 1,8 %. Bei einem Ausgabenverhältniss von 50 % verbleibt also ein Reinertrag von 0,9 % oder 4,5 Millionen; die für 1891 in Aussicht genommene Bauausgabe beträgt nun 159 Millionen, von denen in Wirklichkeit nur 132 Millionen zum Zinsfusse von 4,4 % geliehen werden und 5,8 Millionen Francs an Zinsen erfordern. Die Verpflichtung des Staates beschränkt sich also auf den Unterschied zwischen 3,5 Millionen und 5,8 Millionen, also auf rund 2 Millionen Francs — das ist die so gross ausgemalte Gefahr, welche die Finanzen des Staates laufen.

Wie ich im Abgeordnetenhause gesagt, können wir jetzt keine Hauptbahnlinien bauen; die gleich im Anfang gebauten Bahnen Paris-Lille, Paris-Calais, Paris-Rouen, Paris-Bordeaux und Paris-Lyon-Marseille sind heute vollendet und haben den reichen Gegenden Nutzen gebracht. Ist das nun ein Grund, den armen Gegenden für immer Eisenbahnen zu versagen? Würden überhaupt die grossen Verkehrsadern einen so hohen Ertrag geben, wenn ihnen nicht die Nebenbahnen mit geringem Verkehr als Zufuhrlinien dienten? Wenn Sie daher die Betriebsbedingungen der Eisenbahnen betrachten, dürfen Sie sich nicht nur mit den Hauptbahnen beschäftigen, sondern müssen das Gesammtnetz vor Augen haben und sich sagen, dass die kleinen zum Wohle der grossen beitragen. Diese Mitwirkung erfolgt durch Hervorbringung von Erzeugnissen, welche ohne die Nebenbahnen nie im Lande das Tageslicht erblickt haben würden, und alsdann durch Entwickelung gewisser Gewerbe, die niemals hätten entstehen können, wenn sie nicht Beförderungsmittel zur Verfügung gehabt hätten, die sie mit den aus der Ferne gekommenen Rohstoffen in Berührung brachten und ihre fertigen Werke dem Verbraucher zuführten.

Die durch die Verträge von 1883 in Aussicht genommenen Linien, von denen man eine stets wachsende Belastung der Zinsengewähr des Staates befürchtet, ergaben 1889, sofern ihre Betriebsergebnisse noch in die Theilbetriebsrechnung (compte d'exploitation partielle) aufgenommen sind, bei der Nordbahn (465 km) einen kilometrischen Ueberschuss der Ausgaben über die Einnahmen von 146 Frcs., bei der Ostbahn, die anfangs einen Ausgabeüberschuss von 2 292, dann von 1 111 und endlich von 256 Frcs. hatte, in 1887 einen Einnahmeüberschuss von 2 975, in 1888 von 2 686 und in 1889 von 2 722 Frcs. für das Kilometer, bei der Westbahn (348 km) einen kilometrischen Ausgabeüberschuss von 1 000, bei der Orléansbahn einen solchen von 216 Frcs., dagegen bei der Mittelmeerbahn einen kilometrischen Einnahmeüberschuss von 80 und bei der Südbahn von 65 Frcs. Die Besorgniss erregende Fortführung der Theilbetriebsrechnung für die erst theilweise eröffneten Linien ist während meiner Amtsführung bei der Ostbahn ganz, bei der Westbahn zum Theil aufgehoben; für die Südbahn habe ich einen bezüglichen Gesetzentwurf vorgelegt (siehe weiter unten) und mit der Orléansbahn stehe ich in Unterhandlung. Die Mittelmeerbahn hätte 1889 12 Millionen zur Erstattung der Staatszinszuschüsse verwenden können; sie hat 4 Millionen zurückgezahlt, aber 8 Millionen zur Verringerung der Theilbetriebsrechnung angelegt.

Bei den Verhandlungen der Abgeordnetenkammer ist viel von der Ermässigung der Baukosten die Rede gewesen und als Ausdruck dieser Stimmung der Kammer ist die ursprüng-

lich vorgesehene Summe von 150 auf 159 Millionen herabgesetzt worden; ich habe mich diesem mir keineswegs lästig fallenden Wunsche der Kammer völlig angeschlossen. Im vergangenen Jahre wurde ich vom Eisenbahnausschusse befragt, ob ich für die Umwandlung aller Neubaulinien in Schmalspurbahnen zu haben sei; ich lehnte durchaus ab, ohne aber damit gesagt zu haben, dass man nicht Vollspurbahnen billiger wie früher bauen könnte. Man kann mit den täglich fortschreitenden Vervollkommnungen der Betriebsmaschinen sowie mit Krümmungen von geringerem Halbmesser — gegenwärtig werden auf den Staatsbahnen, dieser grossen Versuchsanstalt der Regierung für die Vervollkommnung des Eisenbahnbetriebes, Versuche angestellt — minder schwierige Betriebsverhältnisse erzielen und trotz geringerer Anlagekosten Vollspurbahnen herstellen; unter diesen Bedingungen habe ich die Herabsetzung seitens der Kammer angenommen. Ich bin allerdings der Meinung, dass die Anlagekosten der Neubaulinien möglichst herabzusetzen sind, weil eben keine Hauptverkehrsadern mehr zu schaffen sind. Soll man darum aber überhaupt keine Bahnen mehr bauen?

Bezüglich des von Ihnen abfällig beurtheilten Planes von 1879 muss ich bemerken, wenn die Regierung der Republik nicht einen grossen Arbeitsplan vorgezeichnet hätte, so würden Sie ihr den Vorwurf gemacht haben, dass sie aufs Gerathewohl losgehe und sich als eine Regierung ohne Dauer betrachte, die der Zukunft nicht ins Auge zu schauen wage. Dieser Plan ist nützlich gewesen; man kann ihn im ganzen tadeln, aber bezüglich der Ausführung frage ich Sie, wer von Ihnen würde sich lediglich auf den Standpunkt des allgemeinen Interesses gestellt und den Muth gefunden haben, eine Eisenbahnlinie zu verweigern, die zu der von ihm vertretenen Bevölkerung in Beziehung stand.

Der Vorschlag, nur die ertragfähigen Linien zu bauen, würde lediglich im Interesse der Eisenbahngesellschaften liegen; doch der Vortheil der Verträge von 1883 besteht ja gerade darin, dass sie den Antheilhabern der Gesellschaften zwar gewisse Vortheile gewähren, ihnen zugleich aber die Last auferlegen, eine bestimmte Anzahl weniger einträglicher Linien zu bauen. Diesen Vortheil wollen wir nicht aufgeben. Wird das aber das Verderben für das Land bedeuten? Ich will nicht auf die mittelbaren Vortheile eingehen, welche die Eisenbahnen dem Staatsschatz verschaffen und die von den Gesellschaften — allerdings etwas übertrieben — auf 300 Millionen geschätzt werden; sicherlich aber ist diese frachtfreie Beförderung eine bedeutende Verpflichtung für die Gesellschaften. Und ist die Beförderung der Angehörigen der Land- und Seemacht kein Vortheil mehr? Ausserdem gehen durch Vermittelung der Gesellschaften eine gewisse Menge Steuern ein. Endlich glaube ich für mein Theil, dass gegenüber den Gegenden, die noch heute die Wohlthat der Eisenbahnen erwarten, Verpflichtungen übernommen worden sind, die nicht unerfüllt bleiben können.

Gesetz über den Dienst-Miethsvertrag und über die Beziehungen der Eisenbahnbeamten zu den Gesellschaften.

Dieses Gesetz ist am 27. Dezember 1890 erlassen und hat nunmehr folgenden Wortlaut:

Art. 1. Der Art. 1780 des Bürgerlichen Gesetzbuches wird wie folgt ergänzt: „Die ohne Bestimmung der Zeitdauer erfolgte Dienstmiethe kann jederzeit durch den Willen einer der beiden vertragschliessenden Theile aufhören. Nichtsdestoweniger kann die Auflösung des Vertrages durch den Willen eines der Vertragschliessenden zur Interessenschädigung Veranlassung geben. Bei Festsetzung der zutreffendenfalls zu gewährenden Entschädigung sind die bisherigen Gebräuche, die Art der vereinbarten Dienste, die geleistete Dienstzeit, die behufs Erlangung von Ruhegehalt erfolgten Gehaltsabzüge und geleisteten Beiträge und überhaupt alle Umstände zu berücksichtigen, welche das Vorliegen der Entschädigungsberechtigung rechtfertigen und die Höhe des verursachten Nachtheils bestimmen können. Die Parteien können auf ihr etwaiges Recht, Schadloshaltung auf Grund der obigen Bestimmungen zu verlangen, im voraus nicht verzichten. Die Rechtsstreitigkeiten, zu denen die Anwendung der vorstehenden Absätze führen könnte, werden bei ihrer Verhandlung vor dem Berufungsgericht im abgekürzten Verfahren als dringliche Sachen behandelt.“

Art. 2. Im Laufe eines Jahres haben die Eisenbahngesellschaften und Verwaltungen die Satzungen und Verordnungen ihrer Ruhegehalts- und Unterstützungskassen der ministeriellen Genehmigung zu unterbreiten.

Firmenänderung.

Die durch den Handelsgerichtshof der Seine zur Ablegung ihres Namens verurtheilte bisherige „Gesellschaft für Französische wirthschaftliche Eisenbahnen“ (Compagnie des Chemins de fer économiques français, vergl. Nr. 1 S. 6 d. Ztg.) hat durch Beschluss einer jüngst abgehaltenen ausserordentlichen Hauptversammlung den Namen: „Französische Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen“ (Compagnie française des voies ferrées économiques) angenommen.

Fahrpreisermässigungen.

Am 1. d. Mts. sind auf den 7 grossen Bahnnetzen folgende Fahrpreisermässigungen in Kraft getreten:

1. Die Berechtigungskarten zur Lösung von Fahrkarten zum halben Tarif sind a) bei Gültigkeit für jede beliebige Klasse auf 400 (600)*) Frcs. für 1 Jahr, auf 300 (450) Frcs. für ½ Jahr und auf 200 (300) Frcs. für ¼ Jahr; b) bei Gültigkeit nur für die II. und III. Klasse auf 300 (450) bezw. 225 (337,50) und 150 (225) Frcs., endlich c) bei Gültigkeit nur für die III. Klasse auf 220 (330) bezw. 165 (247,50) und 110 (165) Frcs. herabgesetzt worden. Diese Karten geben dem Inhaber das Recht, für jede beliebige Strecke und jede Zugart eine Fahrkarte zum halben Tarifsatze einer einfachen Fahrkarte zu beziehen.

2. Die Offiziere des Heeres haben das Recht erhalten, zum Militärtarif, d. h. für ¼ des gewöhnlichen Tarifsatzes in jeder beliebigen Klasse auf der Eisenbahn zu fahren; sie haben zu diesem Zwecke auf dem Dienstwege um eine Ausweiskarte, die den Namen, Grad, Truppentheil und Photographie des Offiziers enthält, einzukommen.

Gemeinnützigkeits-Erklärungen.

Für gemeinnützig (d'utilité publique) sind erklärt worden:

1. die Schmalspurbahn Carhaix-Scaër-Rosporden, der Westbahngesellschaft konzessionirt;

2. die Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung für Personen- und Güterverkehr von den Pariser Befestigungen (Thor von Vincennes) nach Vincennes (2,6 km) als Fortsetzung der Strassenbahn Vincennes-Ville-Evrard, der Nogenter Eisenbahngesellschaft (Compagnie des Chemins de fer nogentais) ohne Beihilfe und Zinsengewähr konzessionirt;

3. die im Departement Saône-et-Loire gelegene Lokalbahn von Digoin über Geuegnon und Toulon am Arroux nach Etang (53,2 km), der Departements-Eisenbahngesellschaft konzessionirt. Die Spurweite ist auf 1 m, das kilometrische Anlagekapital auf höchstens 63 500 Frcs., die höchste Belastung des Staatsschatzes auf 74 000 Frcs. und die Betriebskosten-Vergütung bei täglich 3 Zügen in jeder Richtung auf 1 400 Frcs. für das Kilometer + 50% der Roheinnahme festgesetzt. Wenn sich das Anlagekapital mit mehr als 6% verzinst, so dient die Hälfte des Ueberschusses zur Zurückzahlung der Zinszuschüsse des Staates und Departements.

Konzessionsübertragung.

Durch Regierungserlass ist genehmigt worden die Konzessionsübertragung:

1. für die Schmalspurbahn Angers-Noyant an die Lokaleisenbahn-Gesellschaft von Anjou (Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou);

2. für die durch Gesetz vom 25 Juni 1889 für gemeinnützig erklärten, im Departement der Rhônemündungen gelegenen Lokalbahnen von Arles-Trinquetaille nach les Salins-de-Giraud und von Arles-Trinquetaille nach les Saintes-Maries von dem bisherigen Konzessionsinhaber Marius Guillot an die Eisenbahngesellschaft von Camargue (Compagnie des chemins de fer de la Camargue).

Verschmelzung von Lokalbahngesellschaften.

Auf Grund eines Beschlusses der am 2. Juli 1890 abgehaltenen ausserordentlichen Hauptversammlung hat die Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens (Société des chemins de fer économiques du Nord) am 6. August 1890 mit der Schmalspurbahngesellschaft des Südens (Compagnie des chemins de fer à voie étroite du Midi) und am 7. August mit der Eisenbahngesellschaft von Perigord Verträge abgeschlossen, durch welche die seit Ende 1883 im Betrieb befindliche Linie Bayonne-Biarritz sowie das im April 1890 vollständig eröffnete Netz von Perigord (zusammen 132 km) gegen Abfindung der Eigenthumsgesellschaften durch je 3 000, zusammen also 6 000 über je 500 Frcs. lautende Antheilscheine der Wirthschaftlichen Bahnen des Nordens in das Eigenthum dieser letzteren Gesellschaft übergehen. Eine am 11. Dezember 1890 abgehaltene Hauptversammlung dieser Gesellschaft hat die Verträge genehmigt und demzufolge die Erhöhung des Gesellschaftskapitals von 12 auf 15 Millionen Francs beschlossen.

Vorarbeiten für Cluses-Chamonix-Grenze.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft, der die Linie Cluses-Chamonix unter Vorbehalt der Gemeinnützigkeitserklärung konzessionirt ist, hat im Einverständniss mit dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Vorarbeiten für eine Abt'sche Zahnradbahn mit Meterspur von Cluses über Saint-

*) Die in Klammern () stehenden Zahlen geben den bisherigen Preis an.

Gervais und Chamonix bis zur Italienischen Grenze herstellen lassen und, da sie die Linie sofort zu bauen beabsichtigt, dem Ministerium bereits einen bezüglichen Vertragsentwurf zur gesetzlichen Regelung unterbreitet.

Ruhegehaltsverhältnisse der Hilfsbeamten bei der Orléansbahn.

Der Verwaltungsrath der Orléansbahn-Gesellschaft hat beschlossen, den Werkstättenarbeitern und überhaupt allen nicht angestellten Beamten, welche bisher im Falle der Dienstentlassung nur eine Abfindung wenigstens in Höhe eines Jahresgehalts erhielten, in Zukunft Ruhegehälter und zwar auf folgender Grundlage zu zahlen:

1. Wenn der Beamte damit einverstanden ist, sich einen Gehaltsabzug von 2 % gefallen zu lassen, so ist die Gesellschaft ebenfalls zu einem Opfer von 2 % bereit und das Ganze, also 4 % des Gehalts, wird bei der Nationalen Ruhegehaltskasse für Altersversorgung (Caisse nationale des retraites pour la vieillesse) auf Grund eines Buches eingezahlt, das unter allen Umständen Eigenthum des Beamten bleibt, aus welchen Gründen er auch entlassen werden mag.

2. Ausserdem hat aber jeder Beamter, der nach 25 Jahren und im Alter von wenigstens 55 Jahren entlassen wird, Anspruch auf ein lebenslängliches Ruhegehalt von 350 Frcs., das sich mit jedem Monat Dienstzeit mehr um 10 Frcs. bis zur Höchstgrenze von 400 Frcs. steigert und s. Zt. zur Hälfte der Wittwe und den noch nicht 18 Jahre alten Waisen zusteht; ebenso wie die Wittwen und Waisen von im Dienste verstorbenen Beamten Anspruch auf die Hälfte des Ruhegehalts, welches der Beamte bekommen hätte, haben.

In Fällen frühzeitiger Gebrechlichkeit kann das Ruhegehalt schon nach 20 Dienstjahren im Alter von 50 Jahren bewilligt werden; alsdann wird aber das Ruhegehalt herabgesetzt, jedoch nicht unter 300 Frcs.

Schiffseisenbahn durch Südfrankreich.

In Bordeaux ist ein Ausschuss zusammengetreten, um die öffentliche Meinung für eine Schiffseisenbahn durch Südfrankreich zwischen dem Atlantischen und Mittelländischen Meer zu erwärmen. Der Ausschuss weist auf die wichtigen Folgen hin, die in wirthschaftlicher und militärischer Beziehung entstehen, wenn die Durchschiffung der Meerenge von Gibraltar entbehrlich wird; zugleich will der Ausschuss die im Jahre 1880 von A. Dauzats angefertigten Pläne und Anschläge der Schiffseisenbahn zur öffentlichen Kenntniss bringen, um deren Ueberlegenheit über einen Schleusenkanal zu zeigen.

Das Eisenbahnnetz in Süd- und Central-Amerika.

Nach einer offiziellen Erklärung, die jüngst auf dem Panamerikanischen Kongress abgegeben wurde, haben die Eisenbahnnetze der 14 Staaten von Central- und Südamerika zusammen eine Länge von 13 091 Englischen Meilen, die sich wie folgt vertheilen:

	Engl. Meilen		Engl. Meilen
Argentinische Republik	4 032	Guatemala	103
Bolivia	106	Honduras	69
Brasilien	4 962	Peru	1 036
Chile	1 759	San Salvador	32
Columbia	226	Uruguay	400
Costa-Rica	110	Venezuela	196
Ecuador	40	Englisch Guayana	20

In der Argentinischen Republik und in einigen anderen Staaten Südamerikas wird die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in grossartigem Maassstabe betrieben, aber es bleiben trotzdem in den weithin sich erstreckenden Ländern, die sich zwischen den Vereinigten Staaten bis zum Kap Horn ausdehnen, riesige Strecken übrig, die noch von keiner Eisenbahn durchschnitten sind und den Unternehmern noch auf lange Jahre hinaus ein Feld für ihre Thätigkeit bieten werden.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der unter dem Vorsitz des Geh. Ober-Regierungsraths Streckert stattgefundenen Sitzung des Vereins am 13. Januar gab Herr Geh. Ober-Regierungsrath Bormann aus Oldenburg Mittheilungen über die Entstehung und die Verkehrsanlagen in Nordenham an der Weser. Nordenham liegt am linken Ufer der Weser und gewährt unter dem Schutze der Landzunge von Blexen eine ruhigere Rhede als beispielsweise Bremerhafen und Geestemünde. Schon in den fünfziger Jahren zuerst als Anlagestelle für Schiffe zum Zwecke der Viehverladung verwendet, hat Nordenham viele Jahre hindurch eine sehr wechselvolle Verkehrsgestaltung gehabt. Zuerst fehlte eine gute Landverbindung. 1866 wurde es durch eine Landstrasse mit dem Hinterlande in Verbindung gebracht, aber inzwischen war auf dem rechten Weserufer die Bahn erstanden und der Norddeutsche Lloyd, der bald nach seiner Gründung (1856) Nordenham benutzt hatte, zog sich zur Bahn und gab das linke Ufer auf. 1873—76 wurde Nordenham in den Bereich der Oldenburgischen Staatsbahn gezogen und erlangte bald darauf die Bedeutung eines Centrums für den Petroleumverkehr. 26 grosse Lagerschuppen waren bis 1879 in Nordenham errichtet. Die Umladung erfolgte an hölzernen Anlagern. 200 000 Barrels konnten gelagert werden, das Lager war grösser als die in Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam zusammen genommen, grösser als das in Mannheim. Von 1884—88 fiel der Petroleumverkehr infolge der Zollverhältnisse und 1888/89 gelangte auch nicht ein Fass zur Einfuhr. Dahingegen nahm das Getreidegeschäft einen guten Aufschwung und neuerdings wird Nordenham auch für den Personenverkehr in Anspruch genommen und scheint einer gedeihlichen Zukunft entgegenzugehen. Der Lloyd fertigt dort seine Amerikanischen Schnelldampfer ab. Zu dem Zwecke sind in kurzer Zeit umfangreiche Pieranlagen gebaut, mit Geleisen belegt, so dass die Reisenden direkt vom Bahnwagen auf den Ozeandampfer übersteigen können, was in Bremerhafen bekanntlich nicht möglich ist. Der Bau des Piers ist hochinteressant und haben Mittheilungen des Vortragenden den Fachleuten manche neue Anregung gegeben.

Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schubert aus Sorau brachte sodann eine Neuerung an dem Bau der Lokomotiv-Aschkasten unter gleichzeitiger Vorführung der zugehörigen Modelle in Vorschlag, welche eine Verminderung des aus dem jetzigen Aschkasten nicht selten herrührenden Flugfeuers bezwecken soll und einen wesentlichen Fortschritt im Betriebe bedeutet, wenn die Anordnung sich bewährt, was nur durch Versuche erprobt werden kann. Die Neuerung gab Anlass zu einer eingehenden Besprechung.

Eine längere Erörterung knüpfte sich ebenfalls an die von Herrn Geh. Ober-Regierungsrath Emmerich unter Vorführung eines Modells gegebene Mittheilung über eine von den Herren Rüppell & Kohn eingeführte Verbesserung des Stosses beim Querschwellen-Oberbau, durch welchen die ungünstige Einwirkung desselben auf den Gang der Züge und die Abnutzung der Betriebsmittel und Schienen thunlichst verringert werden soll.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische ordentliche Mitglieder aufgenommen die Herren Hauptleute im Eisenbahnregiment Gerding, Kessler und Laube, sowie als auswärtiges ordentliches Mitglied Herr Schülke, Bergwerksbesitzer in Dresden.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Haftpflicht. Begriff einer Eisenbahn.** Aus den Entscheidungsgründen: „In den Gründen des angefochtenen Urtheils findet sich nicht bloss der Hinweis auf die Länge und Breite der mit Schienen belegten unterirdischen Strecke, sondern auch eine auf das Beweisergebniss gestützte Beschreibung der Art des Transportes und Betriebes und aus den in dieser Richtung festgestellten Umständen, insbesondere aus der Menge und Schwere der gleichzeitig durch Pferdekraft auf dem glatten Schienengeleise fortbewegten Wagen, wird gefolgert, dass der Betrieb der Bahn, auch wenn die Wagen stets nur langsam fortbewegt sein sollten, mit der besonderen, dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefährlichkeit verbunden war. Hierbei fasst das Gericht im richtigen Verständniss des § 1 des Haftpflichtgesetzes den Betrieb der Bahn als ein Ganzes ins Auge, indem es bei der Prüfung der Gefährlichkeit nicht allein auf den Transport der leeren, sondern auch auf den Transport der beladenen Wagen Rücksicht nimmt. Freilich enthält das Urtheil keine speziellen Feststellungen in betreff der Grösse der transportirten Förderwagen und ebenso wenig in betreff des Gewichts derselben im beladenen oder im unbeladenen Zustande. Von solchen Feststellungen durfte aber auch das Berufungsgericht absehen, wenn es, wie dies die Urtheilsbegründung ergibt, auf Grund seiner Sachkenntniss zu der Ueberzeugung gelangt war, dass ein Zug mit der auf der Bahn der Beklagten üblichen Zahl von 8 Förderwagen schon bei Leere der Wagen, und um so mehr, wenn dieselben mit Kohlen beladen sind, unter allen Umständen eine Masse von ganz bedeutendem Gewicht repräsentirt und dadurch für den Transport auf Eisenschienen besondere Gefahren mit sich bringt. Danach ist die Bergwerksgesellschaft mit Recht für den Unfall aus § 1 des Haftpflichtgesetzes verantwortlich gemacht.“ (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 6. Juni 1889; Bolze, Praxis des Reichsger. Bd. VIII, S. 131.)

---

v. O. **Enteignung. Verurtheilung des Unternehmers, den Antrag auf Feststellung der Entschädigung zu stellen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Eisenbahnfiskus schloss mit der Vertretung des Kreises Rummelsburg einen Vortrag, in welchem sich der Kreis verpflichtete, die zu einem Eisenbahnbau innerhalb seiner Grenzen erforderlichen Grundstücke entweder unentgeltlich zu beschaffen oder die vom Staate gezahlten Preise zu erstatten. Der Landrath einigte sich mit einem im Kreise angesessenen Rittergutsbesitzer auf bestimmte Einheitspreise. Hierauf wurde die Bauerlaubniss von letzterem auf seinem Terrain ertheilt, der Vertrag über Erwerbung desselben durch den Kreisausschuss blieb vorbehalten. Der Vertrag mit dem Kreise ist nicht zustande gekommen, der Eisenbahnfiskus hat sich aber in den Besitz der nöthigen Flächen gesetzt und diese zum Bau verwendet: hiermit ist auch das im Preussischen Enteignungsgesetz vorgesehene Verfahren (§§ 11, 23) behufs Feststellung des Planes als Unternehmer in Gang gesetzt, und der Bezirksrath hat den Beschluss des § 21 auch bezüglich der Flächen des Klägers erlassen. Dadurch, dass der Eisenbahnfiskus das im Enteignungsgesetze zur Feststellung des Planes der zu enteignenden Grundstücke vorgesehene Verfahren als Unternehmer auch gegen den Kläger hat einleiten und durchführen lassen, ist er nicht bloss in die Rechte, sondern auch in die Pflichten des Unternehmers im Sinne des Gesetzes dem Kläger gegenüber getreten, nachdem er bereits früher den Besitz der betreffenden Grundflächen mit Erlaubniss des Klägers ergriffen und sie zur Bahn verwendet hatte. Deshalb verurtheilt, den Antrag auf Feststellung der Entschädigung bei dem Präsidenten der Regierung anzubringen."

(Erk. d. V. Civilsenats des Reichsgerichts v. 10. Juli 1889; Bolze, Praxis d. Reichsger. Bd. VIII, S. 298.)

Personalnachrichten.

Preussen.

Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath a. D. Körte †.

Nach längerem Leiden ist im 72. Lebensjahre der Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath a. D. Körte verschieden. Der Verstorbene war, nachdem er als Rechtsanwalt in Flatow thätig gewesen, Mitglied des Appellationsgerichts in Glogau. Dann zum Kammergerichts-Rath ernannt, ward Körte zum Mitglied der auf Lasker's Antrag 1873 niedergesetzten Eisenbahn-Untersuchungskommission ernannt. In Anerkennung seiner bewiesenen Tüchtigkeit für die Lösung der schwebenden Eisenbahnfragen gewann ihn dann der Reichskanzler für das Reichs-Eisenbahnamt, in welchem Körte zuletzt und zwar bis zu seinem vor einigen Jahren erfolgten Rücktritt aus dem Staatsdienste die Geschäfte des Vorsitzenden führte.

Preussische Staatsbahnen.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor von Finkh in Cottbus ist die etatsmässige Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Cottbus verliehen worden.

Die Regierungs-Baumeister Volk in Oberwinter a. Rhein und Witthöft in Magdeburg sind dem Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin zur Beschäftigung überwiesen und ersterer dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Stettin) zu Stettin, letzterer dem maschinentechnischen Büreau in Berlin überwiesen worden.

Steiermark.

Zum Direktor des Steiermärkischen Landes-Eisenbahnamts wurde der Ingenieur C. Wurmb ernannt.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen.

Der Sektionsrath und Vorstand der Präsidialabtheilung der Generaldirektion, Dr. Franz Meissl, ist gestorben.

Frankreich.

An Stelle des verstorbenen Mr. Bidermann ist der Wege- und Brückenbau-Oberingenieur Felix Lucas zum Verwaltungsdirektor (administrateur) der Staatsbahnen ernannt worden.

Fournier, Verwaltungsdirektor (administrateur délégué) der Südfrankreich-Eisenbahngesellschaft, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Anfangs Februar d. J., von einem noch näher zu bestimmenden Tage ab, werden die hochgelegenen Bingener Personengeleise der Stadtbahn zu Köln in Betrieb genommen, und es wird alsdann der zwischen dem Haupt- und dem Südbahnhofe zu Köln gelegene Westbahnhof für den Personen- und Gepäckverkehr wieder eröffnet.

An demselben halten sämmtliche Personenzüge Köln-Bingerbrück und Köln-Trier an und werden gleichzeitig die Züge von und nach dem Hauptbahnhofe Köln wie folgt verkehren:

a) in der Richtung von Köln H. B.

Köln H. B. . .	ab	12^{00}	$5.^{10}$	7.10	8 42	9.18	11.18	11.44	*	2.12	3 01	3.35	6^{06}	$8.^{00}$	$8.^{24}$	$10.^{39}$
Köln West . .	„	$12.^{06}$	$5.^{16}$	7.16	8.48	9.24	11.24	11 50	1.04	2.18	3.07	3.41	$6.^{12}$	$8.^{06}$	$8.^{30}$	10^{45}
Köln Süd . .	„	$12.^{11}$	5^{21}	7.21	8.53	9 30	11.29	11.55	1.13	2.24	3 12	3.46	$6.^{17}$	8^{11}	$8.^{35}$	$10.^{50}$

b) in der Richtung nach Köln H. B.

Köln Süd . .	ab	$5.^{15}$	6.22	7.17	7 23	8 06	9.35	11.25	12.55	2 19	4.23	5.11	$7.^{24}$	$8.^{18}$	$9.^{30}$	$10.^{49}$
Köln West . .	„	$5.^{20}$	6 27	7.21	7.28	8.11	9.41	11.30	1 00	2.24	4.28	5.16	$7.^{29}$	$8.^{23}$	$9.^{35}$	$10.^{54}$
Köln H. B. . .	an	$5.^{25}$	6 32	an*	7 33	8.16	9 48	11.35	1.05	2.29	4.33	5.21	$7.^{34}$	$8.^{28}$	$9.^{40}$	10^{59}

Personenzug Nr. 99 ($5.^{25}$ Morgens in Köln) wird je 2 Minuten früher von Brühl und Kalscheuren abfahren.

* Die Marktzüge, welche bisher zwischen Bonn und Köln Süd verkehrten, werden bis Köln West fortgesetzt bezw. auf dieser Station anfangen.

Die bezügl. Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 20. Januar 1891. (173)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

2. Verkehrsstörungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Mit Bezug auf § 14 des Vereins-Wagenübereinkommens wird bekannt gegeben, dass die Eisenbahn-Schiffbrücke bei Maximiliansau wegen Eisganges gestern abgefahren worden ist.

Ludwigshafen a. Rh., 20. Januar 1891.
Die Direktion. (174)
v. Lavale.

Lokalbahn Gr. Priesen-Wernstadt-Auscha. Wegen Schneeverwehung auf der Lokalbahn-Flügelstrecke Loschowitz-Wernstadt musste auf derselben der Gesammtverkehr eingestellt werden. Dauer etwa 4 Tage.

Oesterreichische Lokal-Eisenbahngesellschaft. Wegen Schneeverwehung auf der Linie Königshan-Schatzlar musste der Gesammtverkehr auf dieser Strecke eingestellt werden. Dauer etwa 4 Tage.

Wien, am 22. Januar 1891. (175)
K. K. priv. Oesterr. Nordwest- und Südnordd. Verbindungsbahn.

Zufolge Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf den hierseitigen Strecken: Varasd-Golubovce am 8., Székesfehérvár-Veszprém am 9., Dombovár-Zákány am 10. Januar a. c., der Verkehr auf der Zagorianer Lokalbahn Zapresic-Várasd und Zabok-Krapina ebenfalls am 10. Januar l. J. auf die voraussichtliche Dauer von 4—5 Tagen eingestellt.

Budapest, am 14. Januar 1891. (176)
Die Direktion
der Königl. Ungar. Staatsbahnen.

Grand Central Belge-Eisenbahn. Infolge Unterspülung des Bahnkörpers zwischen Meerssen und Fauquemont ist der Zugverkehr seit gestern Vormittag unterbrochen. Wiederaufnahme des Verkehrs erfolgt voraussichtlich morgen.

Brüssel, den 26. Januar 1891. (177)
Spruyt, Direktor.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Grand Central Belge-Eisenbahn. Der Verkehr zwischen Meerssen und Fauquemont ist wiederhergestellt.

Brüssel, 27. Januar 1891. (178)
Spruyt, Direktor.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Infolge von Schneeverwehungen wurde der Gesammtverkehr auf der Strecke: Zákány-Somogy-Szobb-Barcs am 9. Januar eingestellt, am 14. Januar wurde der Personenverkehr aufgenommen, um am 17. infolge neuerlicher Schneewehen auf unbestimmte Dauer wieder sistirt zu werden.

Ebenso musste der Verkehr auf der Strecke: Boba-Ukk-Sümeg am 9. Januar eingestellt werden, doch wurde hier der Personenverkehr am 14. Januar ohne Unterbrechung wieder eröffnet.

Ebenfalls am 9. Januar wurde der Güterverkehr auf den Strecken: „Székesfehérvár-Veszprém-K.Czell; Szombathely-Z. Zell-Fehring; Kisfalud-Czáktornya-Szt. Iván; Szombathely-Pinkafö" (hier am 16. Januar selbst der Gesammtverkehr) auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Auf der Strecke Dombovár-Zákány wurde am 10. der Gesammtverkehr, am 16. Januar auf der Hauptlinie Kelenföld-Dombovár-Zákány der Güterverkehr eingestellt.

Am 10. Januar wurde der Gesammtverkehr zwischen Györ-Bruck eingestellt, am 14. wurde zwar auf letztgenannter Linie der Personenverkehr aufgenommen, infolge neuerlicher Schneefälle jedoch am 16. der Güterverkehr, am 20. der Gesammtverkehr auf der Linie Budapest-Györ-Bruck a./L. eingestellt.

Der Güterverkehr auf der Zagorianer Local E. Zapresic-Zabok-Krapina wurde am 11. Januar eingestellt.

Am 16. Januar wurde der Güterverkehr auf der Györ-Kis Czeller Linie und der Gesammtverkehr auf den Linien der Zalaer Lokalbahn eingestellt.

Am 20. Januar wurden in den Strecken Budapest - Ferenczváros - Belgrad; Oesi-Villány, Dalja-Brod, Szabadka-Baja, Szabadka - O. Becse, Horgos - Zenta, India-Mitrovicza, Ruma - Vrdniki, Vinkovce-Gunja-Brcka, Vrpolje-Samac, Kis-Körös-Kalócsa, Sárbogárd-Szegszard, Nyiregyháza - Mátészalka, Debreczen - Büd-Szt. Mihály, in den beiden vorletzten Strecken der Gesammtverkehr, in den übrigen nur der Güterverkehr auf 4—5 Tage eingestellt.

Budapest, am 23. Januar 1891. (179)
Die Direktion
der Königl. Ungar. Staatsbahnen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Wegen Schneeverwehung war der Gesammtverkehr auf den K. K. Oesterr. Staatsbahnen eingestellt:

a) in der Strecke Kriegsdorf-Römerstadt vom 10. bis 12/1. inklusive;
b) in der Strecke St. Pölten-Wittmannsdorf-Ebenfurth vom 10. bis 13/1. inklusive;
c) in der Strecke Hannsdorf-Niederlindewiese und Olmütz-Cellechowitz-Kosteletz vom 11. bis inklusive 15/1. l. J.;
d) der Trajektverkehr zwischen Bregenz-Konstanz war vom 12. bis 17/1. l. J. unterbrochen.

Wien, am 18. Januar 1891. (180)

5. Güterverkehr.

Eröffnung der Station Gross-Köris für den beschränkten Stückgutverkehr. Vom 1. Februar d. J. ab gelangen auf der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienenden Station Gross-Köris an der Berlin-Görlitzer Bahn auch Eil- und Frachtstückgüter im Einzelgewicht von höchstens 250 kg zur Annahme und Auslieferung.

Berlin, im Januar 1891. (MG181)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den nach Danzig etc. via Illowo von Russland bestehenden Getreide- etc. Tarifen ist ein Berichtigungsblatt erschienen, welches bei der unterzeichneten Verwaltung und den betheiligten Deutschen Güterabfertigungsstellen zu haben ist.

Danzig, den 23. Januar 1891. (182J)
Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Frankfurt a. M.-Oberhessischer Verkehr. Zum Gütertarif vom 1. Mai v. J. gelangt am 1. Februar d. J. der Nachtrag I zur Einführung. Ueber dessen Inhalt ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Giessen, den 22. Januar 1891. (183)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiete nach Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Altona. Vom 1. Februar d. J. ab treten für Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg von den Stationen des Ruhr- und Wurmgebietes nach Hammeleff, Station des Direktionsbezirks Altona, Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Köln, den 24. Januar 1891. (184)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Das in unserer Bekanntmachung vom 14. Dezember v. J. auf 1. Februar l. J. angekündigte Tarifheft II A (Verkehr zwischen Badischen Stationen [ausschliesslich Mannheim]) und solchen der Schweizerischen Nordostbahn und der Tössthalbahn ist erschienen und kann zum Preise von 2 ℳ. für das Stück von dem diesseitigen Gütertarifbüreau bezogen werden.

Ferner ist mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. erschienen:

Nachtrag IX zum Tarifheft III A (Frachtsätze für den Verkehr zwischen Badischen Stationen einerseits und Wald, Station der Vereinigten Schweizerbahnen andererseits enthaltend);

Nachtrag VI zum Tarifheft II C, enthaltend Frachtsätze für die Station Friedrichsfeld (M. N. B.) im Verkehre mit Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliessl. Bötzbergbahn) und der Tössthalbahn.

Beide Nachträge werden unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 22. Januar 1891. (185)
Namens der Verbandsverwaltungen.
Generaldirektion.
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Holzverkehr. Die Station Brüggen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrh.) wird mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. mit den um 15 km und 0,05 ℳ. für 100 kg erhöhten Entfernungen und Frachtsätzen der Station Dülken in den Ausnahmetarif vom 1. März 1884 aufgenommen.

Köln, den 23. Januar 1891. (186)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Unter Aufhebung des auch für den Verkehr mit unserer Station Basel gültigen Ausnahmetarifs für Steine etc. im gegenseitigen Verkehre der westschweizerischen Eisenbahnverwaltungen vom 15. April 1888, ist mit Gültigkeit vom 1. Februar 1891 ein neuer Tarif erschienen. Derselbe kann von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 23. Januar 1891. (187)
Generaldirektion.

Deutsch-Skandinavischer Eisenbahnverband. Am 15. März d. J. gelangt der Nachtrag III zum Tarif für den obenbezeichneten Verband zur Einführung.

Durch denselben werden der Abschnitt D (Tariftabellen) des Haupttarifs, sowie die Nachträge I und II, soweit sie auf diesen Abschnitt Bezug haben, aufgehoben.

Neben vielfachen Ermässigungen treten einzelne Frachterhöhungen einerseits dadurch ein, dass für die Klasse I (Eilgut) seitens der Dänischen Bahnen die etwas erhöhten Lokaltaxen ihres neuen Lokaltarifs zur Einrechnung gekommen sind, andererntheils die Sätze der Klasse III in den Stationsverbindungen Itzehoe, Neumünster und Rendsburg — Dänische Stationen aufgehoben werden.

Bis zum Erscheinen des Nachtrages ist das Nähere bei dem Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Altona, den 20. Januar 1891. (188)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausdehnung des Ausnahmetarifs für geringwerthige Düngemittel usw. auf den Verkehr mit den Stationen der Hohenebra - Ebeleber Eisenbahn. Der auf den Preussischen Staatseisenbahnen am 1. Januar 1890 in Kraft gesetzte Ausnahmetarif für geringwerthige Düngemittel usw. (sog. Rohstofftarif) wird mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. auf den Verkehr mit den Stationen der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a. M., 24. Januar 1891. (189)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a. M.

Magdeburg - Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze mit Stationen der Bayerischen Lokalbahnen Neusorg-Fichtelberg und Passau - Röhrnbach. Am 1. Februar 1891 gelangen im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr direkte Frachtsätze mit Stationen der Bayerischen Lokalbahnen Neusorg-Fichtelberg und Passau-Röhrnbach zur Einführung, über welche nähere Auskunft durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion ertheilt wird.

Magdeburg, den 25. Januar 1891. (190)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verkehr. Der im Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Verkehr für die Strecken Granica-Olmütz-Pardubitz St. E. G. und Sosnowice-Mittelwalde-Pardubitz S. N. D. V. B. für 1890 veröffentlichte Rückvergütungssatz für mineralisches Schwer- bezw. Rohöl von 81,8 kr. pro 100 kg bleibt bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2 000 t auch für das Jahr 1891 in Gültigkeit.

Breslau, den 26. Januar 1891. (191)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Schweizerischer Verbandsverkehr. Die mit Gültigkeit vom 16. Mai 1884 bis zur Ausgabe eines neuen direkten Norddeutsch - Schweizerischen Gütertarifes für den Verkehr zwischen den Stationen Halle, Delitzsch, Eilenburg und nördlich davon einerseits und den Schweizerischen Stationen Winterthur und westlich und südlich davon andererseits zur Einführung gelangten Sätze zwischen Leipzig (Bayer. und Dresdn. Bhf.) tr. und Lindau tr. treten am 15. März l. J. ausser Kraft.

Der an die Stelle der letzteren tretende neue direkte Tarif für den Norddeutsch-Schweizerischen Verband gelangt voraussichtlich am 1. März l. J. zur Einführung.

Durch die Aufhebung der Transitsätze Leipzig-Lindau treten theils Erhöhungen, theils Ermässigungen ein, worüber unser Verkehrsbüreau hier (Böhmischer Bahnhof Flügel C) auf Anfragen nähere Auskunft ertheilt.

Dresden, am 24. Januar 1891. (192)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich namens der Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar l. J. werden in den Saarkohlen-Ausnahmetarif Nr. 10 vom 10. September 1884 für den Verkehr nach Nordbayern die nachbenannten Stationen der Bayerischen Staats-Lokalbahnen Neusorg-Fichtelberg und Passau-Röhrnbach mit den vermerkten Anstossfrachtsätzen an die vollen Frachtsätze der Station Neusorg bezw. Passau aufgenommen.

km	Von Neusorg nach	Anstossfrachtsätze für 100 kg in Mark
5	Ebnath	0 07
8	Brand i. F.	0,08
11	Unterlind	0.08
15	Fichtelberg	0 09

km	Von Passau nach	Anstossfrachtsätze für 100 kg in Mark
10	Tiefenbach	0,08
16	Fischhaus	0.10
21	Kalteneck	0,11
25	Fürsteneck	0,12
31	Röhrnbach	0.13

Köln, den 22. Januar 1891. (193)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Am 1. Februar 1891 gelangen im Lokalverkehr des Bezirks Bromberg, sowie in den Staatsbahnverkehren Bromberg-Berlin, Hannover, Altona und Oldenburg für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke getrocknete, (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup zur überseeischen Ausfuhr neue ermässigte Ausnahmefrachtsätze im Versande von Bütow des Bezirks Bromberg zur Einführung. Dieselben gelten bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Bütow des Bezirks Bromberg nach den einzelnen Ausfuhrplätzen und beruhen auf der Grundlage eines Strecken-Einheitssatzes von 3 ₰ für das Tonnenkilometer nebst einer Abfertigungsgebühr von 1,2 ℳ. für die Tonne.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze sind die bestehenden Ausfuhr-Kontrolvorschriften maassgebend.

Näheres ist bei den betheiligten Stationen und bei unserem Tarifbüreau zu erfahren.

Bromberg, den 22. Januar 1891. (194)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die im Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Colberger Bahn andererseits vom 20. Oktober 1882 nebst Nachträgen im Verkehr mit Colberg bis zum 31. Dezember 1890 giltig gewesenen Frachtsätze kommen durch den neuen Gütertarif vom 1. Januar 1891 nicht zur Aufhebung, sondern bleiben neben den durch letzteren Tarif für Colberg eingeführten billigeren Tarifsätzen bis auf weiteres für den längeren Beförderungsweg über Belgrad bestehen.

Bromberg, den 21. Januar 1891. (195)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Mit dem 1. Februar d. J. werden die Stationen Brand i. F., Ebnath, Fichtelberg und Unterlind der Bayerischen Lokalbahn Neusorg-Fichtelberg, sowie die Stationen Fischhaus, Füürsteneck, Kalteneck, Röhrnbach und Tiefenbach der Bayerischen Lokalbahn Passau-Röhrnbach in den Tarif für den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft auch über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen der Bayerischen Staatsbahn und Werrabahn.

Meiningen, den 16. Januar 1891. (196)
Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Berlin-Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. gelangt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag VII zur Einführung, welcher Beförderungsbedingungen für Getreide etc. in loser Schüttung, Aenderung der Abfertigungsbefugnisse für Station Rummelsburg (Rangirbahnhof), Entfernungen und Sätze für die Stationen Mörchingen und Obermodern und Aenderung des Ausnahmetarifs für Düngemittel etc. enthält.

Dieser Nachtrag ist bei den von uns unterm 15. März 1889 bekannt gemachten Verkaufsstellen erhältlich.

Erfurt, den 20. Januar 1891. (197)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Rohkupfertransporte, bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen werden in den nachbenannten Relationen folgende ermässigte Frachtsätze, mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1891 im Refaktiewege gewährt u. zw.

von Leipzig nach Wien . . . 3,01 ℳ.
„ Hettstädt nach Wien . . 3,54 „
pro 100 kg.

Wien, am 21. Januar 1891. (198)

Oberschlesischer Kohlentarif nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn usw. vom 1. Oktober 1887. Einführung eines Nachtrages VI. Mit 1. März 1891 tritt zum rubrizirten Tarife ein Nachtrag VI in Wirksamkeit. Derselbe enthält:

1. Neue Frachtsätze für die Station Rosochaletz.
2. Ermässigte Frachtsätze für die Stationen Reichenau i. B., Liebenau, Kleinskal, Turnau, Eisenbrod, Semil und Liebstadtl der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.
3. Berichtigungen.

Dieser Nachtrag ist bei der unterzeichneten Centralverwaltung und durch die betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, den 24. Januar 1891. (199)
Die Centralverwaltung der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn. Reexpeditionszulassung in Lemberg für Getreide usw. und Spiritustransporte im Lokalverkehre. Vom 15. Februar 1891 angefangen, wird die Reexpedition von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Mahlprodukten, Malz, Oelkuchen und Oelkuchenmehl dann von Spiritus in Cisternen (Reservoir)-Wagen in Lemberg rücksichtlich solcher Sendungen gestattet, welche im Lokalverkehre der Carl Ludwigbahn und der beiden Lokalbahnen Dembica-Rozwadów und Jaroslau-Sokal zum Transporte gelangen und auch bei direkter Beförderung die Station Lemberg passiren würden.

Die Reexpedition kann erfolgen:

a) hinsichtlich der Getreide- usw. Transporte im Landes-Lagerhause und in der genannten Station selbst;
b) bezüglich der Spiritustransporte nur im Landes-Lagerhause in Lemberg.

Die Reexpedition muss im Landes-Lagerhause binnen 12 Monaten, in der Station Lemberg binnen 5 Monaten, vom Datum des Eintreffens der Transporte an gerechnet, vorgenommen werden.

Die Sendungen müssen während des Lagerns ununterbrochen unter Bahnaufsicht stehen.

Die Anwendung der direkten Frachtsätze findet sofort bei der Reexpedition durch Berechnung des verbleibenden Restes des direkten Frachtsatzes statt. Ist nach dem Ermessen der Bahnorgane dieser Vorgang nicht zulässig, so findet der Frachtausgleich im Rückvergütungswege gegen Vorlage des Original-Frachtbriefes für die angelangte Sendung und des Original-Aufnahmescheines für die Weiteraufgabe, welche Dokumente in Bezug auf Gattung, Inhalt und Gewicht übereinstimmen müssen, seitens der Generaldirektion in Wien statt.

Wien, am 20. Januar 1891. (200)
Die Generaldirektion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn. Hinausgabe eines Personentarifes. Mit 1. März 1891 erscheint für die K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden (als Gepäck), in welchem die bisherigen auf obbezeichneter Bahn gültigen Preise und Bestimmungen für einfache Karten, für Tour- und Retour-, Saison- und Abonnementkarten, sowie für Separat-Personenzüge zusammengefasst sind. — Durch diesen Tarif werden daher die bisher in Kraft befindlichen Gebührenberechnungen für Civilfahrkarten, für Reisegepäck und Hunde, sowie für Tour- und Retour-, Saison- und Abonnementkarten, dann für Schüler- und Arbeiter-Abonnementkarten, sowie für Separat-Personenzüge auf der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn, aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes können um den Preis von 40 kr. Oe. W. pro Stück von der kommerziellen Direktion der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Wien bezogen werden.

Wien, am 18. Januar 1891. (201)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft, als Pachtunternehmung.

Am 1. Februar d. J. wird der zwischen Krähwinklerbrücke und Radevormwald gelegene Haltepunkt Heide für den Personenverkehr eröffnet. Sämmtliche auf der Strecke Krebsoege-Radevormwald verkehrenden fahrplanmässigen Personenzüge werden an dem genannten Haltepunkte anhalten.

Eine direkte Personenabfertigung von und nach Heide findet nach und von Stationen der Strecken Krebsoege-Radevormwald, Lennep-Beyenburg bezw. Ronsdorf-Barmen-Rittershausen, Lennep-Remscheid bezw. -Wipperfürth, sowie nach und von den Stationen Barmen B. M. und Elberfeld B. M. statt.

Elberfeld, den 23. Januar 1891. (202)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Lieferfristen.

Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Zuschlagsfristen

zur Lieferungszeit im Güterverkehre. Mit dem Tage der Wiederaufnahme des Frachtenverkehres in den infolge Schneeverwehung unfahrbar gewesenen Strecken Wien-Bruck a. L., Wien-Marchegg und Wien-Brünn wird bis auf weiteres im Hinblick auf die lange Dauer der Verkehrsstörung, welche eine so bedeutende Güter- und Wagenanhäufung verursacht hat, dass es unmöglich ist die Güterverladung, Güterentladung und Expedition der Züge in normaler Weise zu bewältigen, auf Grund des § 57 des Betriebsreglements, vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung der Aufsichtsbehörde; für die nach Wien Staatsbahnhof und Stadlau loco, dann für die über Wien Staatsbahnhof und Stadlau transit zur Beförderung gelangenden Frachtgüter eine Zuschlagsfrist von drei Tagen zu den bestehenden Lieferungsfristen festgesetzt.

Wien, am 22. Januar 1891. (203)

8. Generalversammlungen.

Nach Beschluss der Verwaltungsstellen wird die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft auf Donnerstag, den 12. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes anberaumt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäss Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, dass die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmässig beschliesst, und wird hierbei mitgetheilt, dass die Bilanz, die Betriebsrechnung und 4 Nebenrechnungen sowie der Geschäftsbericht pro 1890 vom 26. Januar d. J. ab im Büreau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegen.

Ferner wird bekannt gegeben, dass seitens der Generalversammlung über die Bilanz und die bezeichneten 5 Rechnungen, sowie über den Etat pro 1891 bezw. über die zu diesen Vorlagen von den Verwaltungskörpern gestellten Anträge Beschlussfassung zu erfolgen hat und die statutenmässige Ersatzwahl für die austretenden Mitglieder des Direktoriums und Gesellschaftsausschusses vorzunehmen ist.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf Dienstag, den 10. Februar d. J. angesetzt und zwar:

Vormittags von 8—12 Uhr im Kassenzimmer zu Fürth,
Nachmittags von 2—5 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Hierbei wird darauf aufmerksam gemacht, dass die in Vorlage zu bringenden Vollmachten nicht nur unterschrieben, sondern auch gemäss Art. V der Statuten gesiegelt sein müssen und schliesslich noch mitgetheilt, dass der Zeitpunkt, von welchem ab die durch die Generalversammlung festzusetzende Dividende erhoben werden kann, wie üblich, sofort nach derselben durch öffentliches Ausschreiben bekannt gegeben werden wird.

Nürnberg, am 22. Januar 1891. (204)

Das Direktorium
der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.
Ley.

9. Verdingungen.

Verdingung von eisernen Windeböcken. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 4 Satz eiserne Wagen-Tender-Windeböcke für je 20000 kg Tragfähigkeit nebst den erforderlichen 8 Stück eisernen Trägern in einem Loose beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Windeböcken" zu dem auf Mittwoch, den 11. Februar 1891, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau Brüderstrasse 36 einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 19. Januar 1891. (205)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Werkzeugfabrik von J. E. Reinecker in Chemnitz i. S. bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 9. 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS

Abonnements-Bedingungen.

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 31. Januar 1891.

Inhalt:

Ein neuer Frachtbrief.

Von Zeit zu Zeit erneuern sich die Vorschläge zur Verbesserung des Frachtbrief-Formulars, ein Beweis, dass der heutige Frachtbrief durchaus nicht allen Ansprüchen genügt. Bei der Schaffung dieses sogen. neuen Frachtbriefes dachte man, ein einseitiges Formular hergestellt zu haben, die Praxis hat es aber zu einem zweiseitigen gemacht. Der Bruch deckt sich überdies nicht mit den Spalten jeder Seite, sondern gerade die wichtigsten Angaben werden durch denselben unterbrochen.

In längerer Zeit hat Verfasser statistisch festgestellt, dass bei 66 % aller Frachtbriefe die Adresse über die Mitte hinüberragt, so dass leicht wichtige Namens- und Ortszusätze übersehen werden können. Bei der Behandlung ist ein fortwährendes Hin- und Herwenden nothwendig. Für die meisten Sendungen sind die Frachtbriefe viel zu gross, denn für 85 % genügt eine Zeile und für mehr als 95 % würde ein zweizeiliger Frachtbrief ausreichen. Neben der Unhandlichkeit ist auch die mangelhafte Papierbeschaffenheit zu beanstanden.

Da indessen der Weg zu einem neuen allgemeinen Frachtbrief ein weiter ist, soll versucht werden, wenigstens für einen grossen Theil des Verkehrs einen besonderen Frachtbrief in Vorschlag zu bringen.

Das bisher übliche Verlangen eines gemeinsamen Formulars für alle Arten der Frachtsendungen ist durchaus nicht begründet, denn die Ansprüche, welche z. B. an einen Frachtbrief für eine Stückgutsendung gemacht werden, sind ganz anderer Natur als diejenigen für einen Kohlenfrachtbrief. Letzterer kann im allgemeinen viel einfacher hergestellt werden, dasselbe gilt für Frachtbriefe über andere Massengüter, wie rohe Steine, Erze, Sand, Erde u. dergl.

Es wird deshalb vorgeschlagen, zunächst für Mineralien, als Kohle, Koks, Erden, Steine u. dergl. ein vereinfachtes Formular in Anwendung zu bringen. Der Kohlen- und Koksverkehr Deutschlands umfasst gegen 4 Millionen Wagenladungen, ist also so bedeutend, dass eine vereinfachte Behandlung wohl begründet ist. Findet sich dann, dass auch für andere Wagenladungen das vereinfachte Frachtbrief-Formular anwendbar ist, dann steht der weiteren Einführung nichts im Wege, ja selbst der grösste Theil des Stückgutverkehrs würde damit bewältigt werden können, wenn für die wenigen Ausnahmefälle, wo zur Aufführung einer Anzahl verschiedenartiger Güter der Raum unzureichend ist, Verzeichnisse beigegeben werden.

Dass sich ein grosser Theil des Verkehrs, der sich ständig

in denselben Bahnen bewegt, auf eine sehr vereinfachte Weise abfertigen lässt, ist durch eine jahrelange Praxis bewiesen. So wird z. B. der Massenverkehr Lothringens mit Erzen, Roheisen und Kohlen zum grössten Theil mit besonderen kleinen Güter-Frachtkarten abgefertigt. Derartige Frachtkarten, von welchen nachstehend ein Muster abgedruckt ist, bestehen für mehr als 20 Verkehrsbeziehungen mit vollständigem Vordruck, so dass eigentlich nur die Karten- und Wagennummern sowie das Datum einzutragen sind. Zur besseren Unterscheidung sind die Karten nach den verschiedenen Bestimmungsstationen auf andersfarbigem Papier gedruckt. Es ist einleuchtend, dass zur Abfertigung einer Wagenladung bei einer solchen Vereinfachung des Schreibwerks durchschnittlich keine Minute in Anspruch genommen wird, ausserdem wird an Papier centnerweise gespart.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. — **Südwestdeutscher Verkehr.**

Güter-Frachtkarte.

Karte Nr. .... vom .... ten .... 189 von Hayingen nach Neunkirchen.	Anzahl	Gattung	Inhalt	Bruttogewicht, Berechnung nach dem Ausnahmetarif	Ueberweisung						Namen	
					Fracht		Nebengebühren		Summa		des Absenders	des Empfängers
				kg	M.	₰	M.	₰	M.	₰		
Verladen in Wagen: Marke: .... Nr. .... Packmeister:	1	Wagen	Erz	10 000	36	—	1	—	37	—	Die Verwaltung der Grube N. N.	Gebrüder N. N. in Neunkirchen
Umgeladen auf Station: .... in Wagen: .... Stempel:					Frankatur							

Unterschrift des dekartirenden Beamten — kartirenden Beamten

Wie schwerfällig ist dem gegenüber die Kohlen- und Koksabfertigung im Rheinisch-Westfälischen Bezirk, woselbst die sogenannte Normalkarte mit Anwendung des Durchpausverfahrens benutzt wird. Die Mehrarbeit wird durch Abfertigung mehrerer Wagen auf einem Frachtbriefe auszugleichen versucht, ein sehr bedenkliches Verfahren, wenn man erwägt, von welchen Zufälligkeiten es abhängig ist, 5 zusammen abgefertigte Wagen auf einem langen Wege zusammenzuhalten und welche Umstände und Nachforschungen aus einer Trennung der Begleitpapiere von den Wagen erwachsen. Von der Ruhr werden monatlich über 3 000 Wagen Koks allein nach Diedenhofen abgefertigt, dabei sind Zechen mit einer Monatsmenge von über 500 Wagen betheiligt.

Würde für solche Fälle schon die Anwendung der oben beschriebenen kleinen und möglichst vorgedruckten Frachtkarte eine bedeutende Arbeitserleichterung und grosse Papierersparniss zur Folge haben, so würde die gleichzeitige Anwendung eines kleineren handlicheren Frachtbriefes diese Vortheile noch verdoppeln.

Auch das verkleinerte gegenwärtige Frachtbrief-Formular hat bereits seine praktische Probe bestanden. Die bedeutendste Eisenhütte Lothringens verwendet für ihre Duplikat-Frachtbriefe seit vielen Jahren mit bestem Erfolg auf die Hälfte verkleinerte Formulare.

Eine solche Verkleinerung dürfte ohne Aenderung des Betriebsreglements thunlich sein, so lange im übrigen der Vordruck dem Muster entspricht. Wünschenswerther wäre freilich die Durchführung des oben erwähnten Vorschlags, der hiermit allen Fachkreisen zur Beurtheilung unterbreitet wird. Hiernach ist zunächst für Mineralien ein besonderer Frachtbrief mit folgenden Erfordernissen einzuführen:

1. Der Frachtbrief ist auf Kartonpapier zu drucken und soll die Grösse einer Postpacket-Adresse nicht wesentlich überschreiten.
2. Alle Angaben müssen auf der Vorderseite vereinigt sein, die Rückseite soll zu Unterwegsstempeln und Bemerkungen dienen.
3. Die Frachtkarte soll möglichst mit dem Frachtbriefe in Form eines Abschnitts verbunden sein.

Unter Beobachtung dieser Bedingungen ist das nachfolgende Frachtbrief-Formular für Massengüter entworfen worden.

Dieser Vordruck mag als Entwurf angesehen werden, der vielleicht noch verbesserungsfähig ist, der im wesentlichen aber den Ansprüchen genügen dürfte.

Die Hauptsache bei einem Frachtbriefe über Wagenladungen bleibt die Wagennummer, welcher deshalb auf dem Frachtbriefe und der Frachtkarte ein auffälliger Platz angewiesen wurde.

Der durch das Betriebsreglement z. Z. noch ausbedungene Frachtbrief-Kontrolstempel ist zwar beibehalten worden, derselbe ist jedoch, wie nur beiläufig erwähnt sei, völlig überflüssig, weil eine absichtliche Täuschung der Eisenbahnen durch Anwendung nicht mit der Vorschrift übereinstimmender Formulare ausgeschlossen erscheint, überdies auch nichts leichter wäre, als falsche Formulare zur amtlichen Abstempelung unterzuschieben. Es wäre daher eine Druckfreigabe der Frachtbrief-Formulare wie bei den Post- und Zollformularen gelegentlich herbeizuführen.

Durch Fortlassen der Spalten für Werth- und Lieferfristversicherung bezw. durch Ersatz der buchstäblichen Angabe durch eine zahlenmässige könnte an Raum noch gewonnen werden.

In der Voraussetzung, dass Wagenladungen, wie sie zunächst in Frage stehen, in allen vorkommenden Fällen direkt abgefertigt werden können, ist für die Frachtbriefnote nur der für eine einzige Kartirungsstation erforderliche Raum vorgesehen worden. Sollte ausnahmsweise einmal eine Umkartirung nöthig sein, so liesse sich diese am einfachsten durch Anhang eines Frachtbrief-Formulars bewirken.

Die mit dem Frachtbriefe vereinigte Karte ist so eingerichtet, dass Frankatur- und Ueberweisungssummen auf Frachtbrief und Karte genau untereinander stehen, sodass Irrthümer nicht leicht möglich sind.

Die abgetrennten Karten lassen sich durch Aneinanderreihen zu Rechnungen vereinigen, während die vorderen Hälften, nach Feststellung der Rechnungen durch die Verkehrskontrolen, den Wagenkontrolen als Unterlage überwiesen werden können.

Wagen Nr. u. Eigenth.-M. umgeladen in:	(Frachtbrief-stempel.) **Frachtbrief** zu Karte Nr. .... Stempel der Empfangsstation: An Herrn in Station .... der .... Bahn.

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in den Betriebsreglements und Tarifen der betreffenden Bahnen bezw. Verkehre enthaltenen Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen u. Nr.	Gegenstand	Inhalt	Gewicht kg	Frachtbrief-Anlagen.
wie oben	1 Wagen			

	Deklarirte Summe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung	Deklarirter Werth	Note.
Buchstäblich	M.	M.	Auf der Empf.-Stat. zu erheben.

Stempel der Versandstation:	Frankaturvermerk.	gegen Nachnahme von:	M.	₰
		buchstäblich .... M. in Zahlen		
	Frankatur. M. ₰	Nachnahme Provision		
		Fracht bis		
		Zuschlag für Deklarat.		
den ten 189 Unterschrift des Absenders:		Summe		

Von nach .... über	**Frachtkarte Nr.** .... vom .... ten 189

Frankatur		Nachnahme		Provision		Nebengebühren		Fracht		Ueberweisung	
M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰

Wagen Nr. u. Eigenth.-M.	1 Wagen kg Bemerkungen:	Stempel:

Endlich kann im Bedürfnissfalle die Frachtkarte auch als Avisbrief dienen, wenn die Rückseite einen entsprechenden Vordruck erhält.

Wenn auch die Verbindung des Frachtbriefes mit der Frachtkarte nicht durchaus Bedingung des gegenwärtigen Vorschlages ist, so wird doch kein Fachmann die Vortheile verkennen, welche ein einfaches auf Karton in Quartformat hergestelltes Begleitpapier gegenüber den jetzigen Papieren bieten müsste, zumal wenn man sich vergegenwärtigt, durch wie viele Hände zu wandern sie bestimmt sind und wie sie Wind und Wetter standhalten müssen.

Der Anfang mit einer solchen Vereinfachung würde wahrscheinlich auch im übrigen Verkehr zu einer Verbesserung der althergebrachten Einrichtung führen.

G. F.

Die Betriebsergebnisse der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1889/90.

(Fortsetzung aus Nr. 8.)

Die Gesammteinnahmen stiegen von 782 546 897 *M.* in 1888/89 auf 856 038 231 *M.* in 1889/90, also um 73 491 334 *M.* oder 9,4 %. Davon entfielen auf den Personenverkehr 212 544 758 *M.*, auf den Güterverkehr 604 054 648 *M.* und auf sonstige Einnahmen 39 438 825 *M.* in dem Berichtsjahre gegen bezw. 194 722 936 *M.*, 559 319 202 *M.* und 28 504 759 *M.* im Vorjahre. Es hat somit eine Vermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehr um 17 821 822 *M.* oder 9,2 %, aus dem Güterverkehr um 44 735 446 *M.* oder 8 % und aus den sonstigen Einnahmen um 10 934 066 *M.* oder 38,4 % stattgefunden. Die Vermehrung der Verkehrseinnahmen ist theilweise der Vergrösserung des Bahnnetzes um rund 658 km, der Hauptsache nach aber der weiteren günstigen Gestaltung der Verkehrsverhältnisse und der infolge dessen eingetretenen Steigerung des Personen- und Güterverkehrs zuzuschreiben; die Steigerung der sonstigen Einnahmen war namentlich die Folge der mit dem 1. April 1889 eingetretenen Neuregulirung des Beamten-Pensionskassenwesens. Auf das Kilometer durchschnittlicher Bahnlänge kamen im Berichtsjahre 34 053 *M.* gegen 36 213 *M.* im Vorjahre, also 6,3 % mehr.

Die Gesammtausgaben stellten sich auf 470 846 338 *M.* in 1889/90 gegen 419 365 733 *M.* in 1888/89 oder um 51 480 605 *M.* (12,3 %) höher.

Von denselben entfallen:

	1888/89 *M.*	%	1889/90 *M.*	%
auf die persönlichen Ausgaben	196 759 605	47,0	215 160 753	45,8
„ „ allgemeinen Kosten .	27 921 179	6.7	30 953 309	6 6
„ „ Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen	48 685 090	11,6	54 521 515	11 6
„ „ Kosten des Bahntransports.	84 072 781	20,1	94 652 283	20,1
„ „ Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände	52 991 446	12,7	63 436 404	13,5
„ „ Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen	5 195 585	1,2	8 242 109	1,8
„ „ Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten . . .	3 494 889	0,6	3 431 558	0.5
„ „ Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel abzüglich der betreffenden Einnahmen . . .	245 158	0,1	448 407	0,1

Auf 1 km mittlere Betriebslänge kamen im Berichtsjahre 19 936 *M.* gegen 18 265 *M.* im Vorjahre, auf je 100 000 Wagenachskilometer 5 503 *M.* gegen 5 301 *M.* und auf je 1 000 Lokomotivkilometer 2 357 *M.* gegen 2 276 *M.* Bei der Vertheilung der Ausgaben, ausschliesslich des Pachtzinses und der Kosten für erhebliche Ergänzungen, kamen auf die allgemeine Verwaltung 49 654 746 *M.* oder 10,8 %, auf die Bahnverwaltung 118 230 849 *M.* oder 25,6 % und auf die Transportverwaltung 293 843 104 *M.* oder 63,6 % gegen bezw. 43 392 349 *M.* oder 10,5 %, 108 580 188 *M.* oder 26,3 % und 261 113 630 *M.* oder 63,2 % in 1888/89.

Auf die Zunahme der persönlichen Ausgaben sind, wie im Vorjahre, neben der Erweiterung des Bahnnetzes besonders die durch die günstige Gestaltung der allgemeinen Verkehrsverhältnisse erforderlich gewordene umfangreiche Vermehrung des Dienstpersonals des Aussendienstes, sowie die Mehrausgaben an Nebenbezügen des Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonals von Einfluss gewesen. Daneben haben durch die Gewährung weiterer Einkommensverbesserungen an die in den unmittelbaren Staatsdienst übernommenen vormaligen Beamten der verstaatlichten Bahnen, sowie infolge der Erhöhung der Normalgehälter einzelner Beamtenklassen und umfangreicher Aufbesserungen der Arbeiterlöhne Mehraufwendungen stattgefunden; auch hat zu einem nicht unerheblichen Theile die Neuregelung des Beamten-Pensionskassenwesens zu der Steigerung der persönlichen Ausgaben beigetragen.

Auf die Vermehrung der allgemeinen „Kosten“ sind im wesentlichen die Mehraufwendungen für Heizung, Erleuchtung usw. infolge Ausdehnung des Bahnnetzes und der Steigerung der Materialienpreise, die Erhöhung des der Einkommensbesteuerung unterliegenden Reineinkommens des Staates aus dem Eisenbahnbetriebe, sowie das Anwachsen der auf Grund der Unfallversicherungsgesetze geleisteten Entschädigungen von Einfluss gewesen. Ausserdem haben für erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen und Bauwerken infolge von aussergewöhnlichen Naturereignissen erheblich höhere Beträge als im Vorjahre aufgewendet werden müssen.

Die Mehrausgaben für die Unterhaltung der Bahnanlagen sind neben der Erweiterung des Bahnnetzes im wesentlichen durch die vermehrte Geleiseunterhaltung, die stetig fortschreitende Verbesserung der Geleiseunterbettungen, sowie durch die von Jahr zu Jahr gesteigerte Zahl der zu unterhaltenden Gebäulichkeiten und Nebenanlagen, bedingt worden, während die Erhöhung der Kosten des Bahntransports vorzugsweise auf den Mehrverbrauch an Lokomotivfeuerungsmaterial infolge der grösseren Leistungen der Betriebsmittel, sowie auf die höheren Einheitspreise für letzteres zurückzuführen ist.

Bei den Kosten für die Erneuerung des Oberbaues findet die Vermehrung der Ausgaben ihre wesentliche Erklärung in der eingetretenen Erhöhung der für Eisen- und Stahlmaterial aufgewendeten Durchschnittspreise, sowie in dem Umstande, dass die Zahl der für die Längeneinheit des Geleises zu verwendenden Querschwellen auf wichtigeren Strecken im Verhältniss von 10 : 11 fortgesetzt vermehrt worden ist.

Der Mehraufwand an Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen ist durch grössere Bahnhofsumbauten, Geleiseerweiterungen, umfangreiche Verbesserungen der Schneeschutzanlagen, sowie andere, durch die Anforderungen des gesteigerten Verkehrs bedingte Anlagen hervorgerufen worden.

Die Mehrausgaben an Leihgeld für fremde Güterwagen waren durch die erhebliche Verkehrssteigerung bedingt.

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug in 1889/90 385 191 893 *M.* gegen 363 181 164 *M.* in 1888/89, hat somit in dem Berichtsjahre um 22 010 729 *M.* oder 6,1 % zugenommen. Im Verhältniss zum Anlagekapital ergibt der Ueberschuss eine Verzinsung von 6,26 % gegen 6,02 % im Vorjahre.

Die in 1888/89 aus dem Personen- und Gepäckverkehr erzielten Einnahmen von 194 722 936 *M.* haben sich im Berichtsjahre auf 212 544 758 *M.*, also um 17 821 822 *M.* oder 9,2 % erhöht, während die durchschnittliche Betriebslänge sich nur um 2,9 % vermehrt hat. An den Gesammteinnahmen ist die Einnahme aus dem Personenverkehr im Berichtsjahre wie im Vorjahre mit 24,9 % betheiligt. Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge kam im Berichtsjahre eine Einnahme von 9 210 *M.* gegen 8 682 *M.* im Vorjahre. Auf 1 000 Achskm der Personen- und Gepäckwagen zurückgeführt, ergibt sich gegen die Durchschnittseinnahme des Vorjahres von 115 *M.* eine solche im Berichtsjahre von 113 *M.* Es beruht dies Ergebniss, neben der erweiterten Ausgabe von Arbeiter-Tages- und Wochenkarten und der Ermässigung der Fahrpreise auf einzelnen früheren Privatbahnen, im wesentlichen auf der grösseren Ausdehnung des Rückfahr- und Rundreiseverkehrs. Von den Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr entfielen auf die Personenbeförderung 206 904 084 *M.* gegen 189 574 560 *M.* im Vorjahre, auf die Beförderung von Gepäck und Hunden 5 281 527 *M.* gegen 4 877 328 *M.* im Vorjahre und auf sonstige Einnahmen (Lagergelder, Strafgelder usw.) 359 147 *M.* gegen 271 048 *M.* im Vorjahre.

Auf die einzelnen Wagenklassen vertheilt kommen auf die I. Klasse 9 840 276 *M.*, auf die II. Klasse 54 488 038 *M.*, auf die III. Klasse 86 983 762 *M.*, auf die IV. Klasse 50 312 549 *M.* und auf die Militärbeförderung 5 279 459 *M.*, während sich die betreffenden Einnahmen in 1888/89 auf 8 368 801 *M.*, 30 093 753 *M.*, 80 895 137 *M.*, 45 470 530 *M.* und 4 746 339 *M.* stellten. An der Gesammt-Mehreinnahme ist am stärksten die III. Klasse mit 6 088 625 *M.* betheiligt, demnächst die IV. Klasse mit 4 842 019 *M.*, die II. Klasse mit 4 394 285 *M.*, die I. Klasse mit 1 471 475 *M.* und die Militärbeförderung mit 533 120 *M.*

Die Gesammtzahl der beförderten Personen, welche in 1888/89 207 857 296 betrug, stieg in 1889/90 auf 235 134 714, mithin um 13,1 %. An der Gesammtvermehrung der Zahl der Reisenden war die IV. Klasse mit 12 538 038 Personen betheiligt; auf die III. Klasse kamen 11 811 811, auf die II. Klasse 2 531 440, auf die Militärbeförderung 271 965 und auf die I. Klasse 124 164 Personen. Der Antheil an der Gesammtbeförderung ist bei der IV. Klasse von 33,8 auf 35,3 % gestiegen, bei der III. Klasse von 53,8 auf 52,5 %, bei der Militärbeförderung von 1,9 auf 1,7 % zurückgegangen, bei der I. und II. Klasse aber unverändert geblieben.

Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer hat sich von 5 950 709 765 in 1888/89 auf 6 706 420 811 in 1889/90, also um 12,7 % vermehrt.

Die vorhandenen Plätze wurden im Durchschnitt aller Linien des ganzen Netzes und aller Jahreszeiten in der I. Klasse mit 9,7 % gegen 9,2 % im Vorjahre, in der II. Klasse mit 19,7 % gegen 20,4 %, in der III. Klasse mit 23,8 % gegen 23,6 % und in der IV. Klasse mit 33,7 % gegen 32,2 % benutzt. Die auf jede

Fahrkarte durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke ist von 28,63 km im Vorjahre auf 28,52 km im Berichtsjahre zurückgegangen, ein Ergebniss, zu welchem, wie im Vorjahre, neben dem Anwachsen des Vorortverkehrs der grösseren Städte im wesentlichen die gesteigerte Zahl der auf den Stadtbahnen zu Berlin und Hamburg-Altona nur auf sehr kurzen Strecken beförderten Reisenden beigetragen hat. Ebenso hat sich die durchschnittliche Wegestrecke der Reisenden der II. Klasse von 45,28 km auf 45,04 km, die der Reisenden IV. Klasse von 30,75 km auf 30,10 km verringert. Dagegen ist bei der I. Wagenklasse eine Zunahme der durchschnittlichen Wegestrecke von 98,51 km auf 104,62 km, bei der Militärbeförderung von 80,81 km auf 83,98 km und bei der III. Wagenklasse von 21,72 km auf 21,76 km eingetreten.

Die Anzahl der verausgabten Rundreisehefte stieg von 188 992 im Vorjahre auf 220 555 im Berichtsjahre, also um 16,7 %. Dabei hat die III. Klasse die erheblichste absolute Steigerung erfahren, indem bei derselben die Zahl der verkauften Hefte um 15 653 oder 15,8 % zugenommen hat, während bei der II. Klasse eine Zunahme von 15 068 Heften oder 17,3 % und bei der I. Klasse eine solche von 842 Heften oder 27,5 % eingetreten ist. Auch der Schlafwagenverkehr hat nicht unerheblich zugenommen und stiegen die Einnahmen aus demselben von 385 400 *M.* im Vorjahre auf 501 234 *M.* oder 30,1 % im Berichtsjahre. Bei der Beförderung von Gepäck und Hunden stiegen die Einnahmen von 4 877 328 *M.* auf 5 281 527 *M.*; die sonstigen Einnahmen brachten gegen das Vorjahr einen Mehrertrag von 88 099 *M.*, indem sie von 271 048 *M.* auf 359 147 *M.* oder um 32,5 % stiegen.

Der Gesammt-Güterverkehr brachte im Berichtsjahre eine Einnahme von 604 054 648 *M.*, um 8 % mehr als im Vorjahre, wo sich die Einnahmen daraus auf 559 319 202 *M.* stellten. Der Antheil des Güterverkehrs an der Gesammteinnahme betrug im Berichtsjahre 70,6 % gegen 71,5 % im Vorjahre. Die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge entfallende Einnahme stieg von 24 449 *M.* in 1888/89 auf 25 669 *M.* in 1889/90. Von der Gesammteinnahme des Güterverkehrs entfielen auf den Binnenverkehr des gesammten Staatsbahnnetzes 72,4 %, auf den Verkehr mit fremden Bahnen, einschl. des Durchgangsverkehrs, 27,6 %. Von der Gesammteinnahme entfielen auf Frachtgut 528 223 636 *M.* oder 87,4 % gegen 490 396 332 Mark oder 87,4 % im Vorjahre, auf Militärgut, Leichen, frachtpflichtiges Dienstgut und Nebenerträge 43 228 934 *M.* oder 7,1 % gegen 38 914 355 *M.* oder 7 % im Vorjahre; auf Vieh 19 176 792 *M.* oder 3,2 % gegen 17 610 116 *M.* oder 3,1 % im Vorjahre; auf Eil- und Expressgut 12 479 555 *M.* oder 2,1 % gegen 11 614 038 *M.* oder 2,1 % im Vorjahre und auf Postgut 945 731 *M.* oder 0,2 % gegen 784 361 *M.* oder 0,1 % im Vorjahre.

Unter Zurückführung auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr hat sich eine Zunahme

von 576 739 tkm im Jahre 1888/89
auf 603 562 „ „ „ 1889/90,

mithin um 26 823 tkm oder 4,7 % ergeben. Die geringere Zunahme der Dichtigkeit des Verkehrs gegenüber der Zunahme der Anzahl der Tonnenkilometer erklärt sich dadurch, dass die neu hinzugetretenen Strecken, welche eine Vergrösserung der durchschnittlichen Betriebslänge um 2,9 % ergeben, den älteren Bahnen hinsichtlich des Verkehrsumfanges erheblich nachstehen, auch die von jeder Tonne durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke eine — wenn auch nicht erheblich — kürzere geworden ist.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 212 vom 26. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 281 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend den Entwurf eines neuen — vom 1. Mai d. J. ab gültigen — alphabetischen und arithmetisch geordneten „Fahrschein-Verzeichnisses“ (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 316 vom 26. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 327 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Begleitschreiben zum Protokoll der am 8./9. Januar d. J. in Dresden abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Ausschusssitzung soll am 11. Mai d. J. in Riva stattfinden) (abgesandt am 26. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Oesterreichischen Eisenbahnen im letzten Jahrzehnt und die Oesterreichische Eisenbahnpolitik.

Ein Neujahrsartikel im diesjährigen ersten Hefte der vorzüglich redigirten „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterreichischen Monarchie“ bringt einen trefflichen Rückblick auf die letzten 10 Jahre der Oesterreichischen Eisenbahnpolitik. Derselbe verdient vollständig gelesen zu werden. Wir wollen aber wenigstens die vielen darin entwickelten Gesichtspunkte kurz andeuten. Vom Jahre 1880 begann mit der Verstaatlichung der Kaiserin Elisabeth-Westbahn und mit der Schaffung des wiederholt bezüglich seiner Dauer verlängerten Lokalbahngesetzes die Aera der zielbewussten Verstaatlichungen, welche durch Vereinbarungen oder Vorarbeiten bezüglich fast aller Privatbahnen gefördert wurde, deren staatliches Einlösungsrecht im letzten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts mit alleiniger Ausnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (1904) eintritt, andererseits aber ein Lokalbahnnetz von mehr als 3 000 km und eine grossartige Privatthätigkeit auf diesem Gebiete schuf, welche einen immer grösseren Umfang annimmt. Daneben liefen die Bestrebungen der Staatsverwaltung, einen beiden Theilen erspriesslichen modus vivendi mit den Privatbahnen und eine Freiheit des Verkehrs mit den Nachbarstaaten als mitentscheidende Bürgschaft für den Europäischen Frieden zu schaffen. Es war nothwendig, die vom Jahre 1867 bis 1877 von 1,4 auf 24 Millionen Gulden gestiegene Staatsgarantie zu verringern und den Einfluss der Staatsbahnen auf die Produktions- und Konsumtionsbedingungen zu erhöhen, was durch ein Staatsbahnnetz von mehr als 7 000 km erzielt wurde. Nach der bis Ende 1889 reichenden offiziellen Statistik hat im letzten Jahrzehnt der Personenverkehr um mehr als 90 %, der Frachtenverkehr um 72 %, die Einnahme aber nur um 35 % zugenommen, welch letztere Ziffer einschneidende Tarifherabminderungen bezeugt. Die Oesterreichische Eisenbahnpolitik hat für das laufende Jahrzehnt die Aufgabe, die Erweiterung des Staatsbahnnetzes, unter Wahrung der finanziellen Interessen der existenzberechtigten und mit dem Staatsbahnsystem nicht kollidirenden Privatbahnen, dann die Organisation des derselben sehr bedürftigen Lokalbahnwesens, endlich den Ausbau und die Verbindung noch mehrerer Normalbahnen von nahezu internationalem Charakter zu erfüllen, wozu auch die Erwerbung eines dem Staate gehörigen ausreichenden Kohlengebietes, wie in Preussen nothwendig ist. Möge sich die Idee Friedrich List's, eines Deutschen mit Oesterreich eng verbündeten Eisenbahnsystems bald verwirklichen!

Die Einnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im Jahre 1890.

Soweit ein vorläufiger Ueberblick der diesbezüglichen Arbeiten reicht, werden die Einnahmen für 1890 jene des Jahres 1889 um mehr als 3½ Millionen Gulden übersteigen. Es darf bei diesem günstigen Resultate jedoch nicht aus dem Auge gelassen werden, dass auch die Betriebsausgaben bei den Staatsbahnen infolge der durch Einführung des Kreuzer-Zonentarifes nothwendig gewordenen Steigerung des Verkehrs bedeutend grösser geworden sind, als in dem unmittelbar vorhergegangenen Betriebsjahre.

Die Publikationen der Frachtermässigungen.

Das K. K. Handelsministerium hatte am 1. November v. J. angeordnet, den Tarifen einen Anhang beizufügen, worin die Frachtermässigungen publizirt sind. Die Bahnverwaltungen haben dem vollständig entsprochen, sind aber nach einer Einwendung im „Tarifanzeiger“ hierin zu weit gegangen, indem sie nicht nur die gewährten Begünstigungen als Ausnahmetarif in ihre Lokaltarife aufgenommen und einen Anhang herausgegeben, sondern auch sogen. Zusammenstellungen der kundgemachten Refaktien als Erleichterung zur Auffindung des betreffenden Artikels verfasst und dem Publikum empfohlen haben. Nach der im „Tarifanzeiger“ ausgesprochenen Ansicht wären sonach nur die Kartirungssätze zusammengeschrieben und unter dem Titel „Anhang“ veröffentlicht worden, während vielmehr die Tarifpublikationen eingeschränkt und im Tarifwege durchzuführen gewesen wären. Ferner erwähnt derselbe, dass 2 500 Refaktieposten und 2 000 Kartirungsposten in den Anhängen kundgemacht worden seien und die im Anhang publizirten Sätze nach Ermessen der Bahnverwaltung ganz oder theilweise zurückgezogen

werden könnten, was früher bekannt zu geben war, während vor dieser Anordnung für die Dauer und Gültigkeit der Kartirungssätze der Zusatz gemacht wurde: „Gültig bis auf weiteres, längstens aber bis Ende des Jahres“ und selten der Fall eingetreten ist, dass diese Sätze vor der Zeit zurückgezogen wurden. Die Bahnverwaltungen hätten sich daher freie Hand in dieser Richtung vorbehalten, was als ein Erschwerniss anzusehen sei. — Diese Einwendungen sind aber angesichts der auch in Oesterreich zu gewärtigenden Reform der Eisenbahntarife nicht gerechtfertigt, da die Aufhebung der meisten Frachtbegünstigungen dann voraussichtlich eintreten wird; andererseits kann eine grössere Ausführlichkeit und Uebersichtlichkeit bezüglich der fraglichen Zusammenstellungen unmöglich von Nachtheil sein.

Diesbezüglich bemerkt das offiziöse „Fr. Bl.“ folgendes: Der konsequenten, auf die möglichste Stabilisirung der Tarife der Oesterreichischen Eisenbahnen hinzielenden Einflussnahme des Handelsministeriums und der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen auf die Eisenbahnverwaltungen ist es zuzuschreiben, dass ein grosser Theil der früher nur im Rückvergütungswege anwendbaren Frachtbegünstigungen in ermässigte Kartirungssätze unter Einbeziehung derselben in die betreffenden Lokal- und direkten Tarife umgewandelt wurde. Infolge dieser Maassnahmen hat eine wesentliche Herabminderung der Anzahl der Refaktien seit den letzten 3 Jahren stattgefunden. Diese Erscheinung gilt ganz besonders aber von den an Minimalquantitäten geknüpften Refaktien, auf deren Restriktion schon wegen Gewährung der bei denselben vorhandenen Besorgniss einer persönlichen Bevorzugung einzelner Verfrachter ganz besonders eingewirkt wurde. In welchem Umfange diese Herabminderung stattfand, ergibt sich aus folgenden Zahlen: In der Zeit vom 1. Dezember 1887 bis 30. November 1888 wurden 2 880 Refaktien ohne und 692 Refaktien mit der Bedingung von Minimalquantitäten bewilligt, in der Periode vom 1. Dezember 1888 bis 30. November 1889 2 959 bezw. 618 Refaktien und in der Periode vom 1. Dezember 1889 bis 30. November 1890 2 507 bezw. 431 Refaktien. Es haben sonach die Refaktien ohne Bedingung abgenommen um 375 oder 13 %, die Refaktien mit Bedingung von Minimalquantitäten um 261 oder 38 % und die Totalsumme aller Refaktien um 637 oder 18 %.

Eisenbahndirektoren-Konferenz.

Der Vorsitz in der Oesterreichischen Eisenbahndirektoren-Konferenz ist am 1. Januar d. J. von der Oesterreichischen Nordwestbahn auf die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen übergegangen.

Petition der reisenden Kaufleute Oesterreich-Ungarns und die Musterkoffer.

Der Zweck dieser von einer Deputation in Budapest überreichten Bitte betrifft die Wiedereinführung von Jahreskarten, Ermässigung des Personengepäck-Tarifes für die Beförderung der Musterkoffer auf die Hälfte und kumulative Abwaage mehrerer solcher, wenn sie von einem Geschäftsreisenden aufgegeben werden. Minister v. Baross stellte, ohne in das Meritorische einzugehen, sein weitgehendes Entgegenkommen in Aussicht. — Es haben auch, dem Beispiele der Oesterreichischen Staatsbahnen folgend, die Aussig-Teplitzer Eisenbahn und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche den Zonentarif, der die Auflassung des bisherigen Freigepäcks zur Voraussetzung hat, einführen, den Beschluss gefasst, den Tarif für die Beförderung von Musterkoffern für reisende Kaufleute auf die Hälfte des sonstigen Gepäcktarifs herabzusetzen.

Die Zunahme des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1890.

Das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz, welches mit Ende des Jahres 1889 eine Ausdehnung von 26 027 km (15 133 km in Oesterreich, 10 894 km in Ungarn) hatte, erfuhr im soeben abgelaufenen Jahre eine Vermehrung um rund 524 km (152 km in Oesterreich, 372 km in Ungarn). Die einzelnen neu eröffneten Bahnstrecken sind folgende in:

	Oesterreich km	Ungarn km
10. Januar. Verbindungskurve von der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz zum unteren Bahnhofe Brünn (Zwittawa-Uferbahn, Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft)	1,126	
1. März. Verbindungslinie der Nordwestbahn mit der Donau-Uferbahn (nur für den Frachtenverkehr)	1,600	
1. Juli. Theilstrecke Lepoglava-Warasdin der Warasdin-Golubovecer Lokalbahn (Betrieb der Königl. Ungar. Staatsbahnen)		26,10
Uebertrag	2,726	26,10
5. August. Theilstrecke Ischl-Strobl der Salzkammergut-Lokalbahnen	9,675	
18. August. Theilstrecke Gross-Priesen-Wernstadt der Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn)	16,670	
24. August. Theilstrecke Belisce-Kapelna der Slavonischen Drauthal-Vizinalbahn		32,
11. September. Theilstrecke Loschowitz-Auscha der Lokalstrecke Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn)	7,846	
17. September. Lokalbahn Somogy-Szobb-Barcs (Königl. Ungar. Staatsbahnen)		47,50
1. Oktober. Lokalbahn Stauding-Wagstadt (Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	7,859	
1. Oktober. Lokalbahn Dees-Zilah (Számosthalbahn)		97,90
4. Oktober. Theilstrecke Lepoglava-Golubovec der Warasdin-Golubovecer Lokalbahn (Königlich Ungarische Staatsbahnen)		10,55
12. Oktober. K. K. Staatsbahn Jaslo-Rzeszów (K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen)	69.081	
12. Oktober. Lokalbahn Kaschau-Torna (Königlich Ungarische Staatsbahnen)		36,40
16. Oktober. Radkersburg-Luttenberg (Südbahngesellschaft)	25,450	
19. Oktober. Zalaer Lokalbahn Csaktornya-Zala-Szt.-Ivan-Ukk (Königlich Ungarische Staatsbahnen)		121 50
19. November. Strecke Grünburg-Agonit der Steyrthalbahn	12.582	
zusammen	151.889	371,95

In den 5 Jahren 1886 bis einschl. 1890 weist das Jahr 1890 die schwächste Vermehrung des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes nach, denn es wurden eröffnet im Jahre:

	in Oesterreich km	in Ungarn km	Zusammen km
1886	305	271	576
1887	533	781	1 314
1888	645	291	936
1889	297	470	761
1890	152	372	524

Auch in den 10 Jahren 1881 bis einschl. 1890 ist das Jahr 1890 eines derjenigen, welches die schwächste Zunahme aufweist. Es wurden in den 10 Jahren an neuen Eisenbahnlinien 8 088 km (3 811 km in Oesterreich, 4 277 km in Ungarn) dem öffentlichen Verkehr übergeben, und zwar entfällt die grösste Zunahme mit 1 314 km auf das Jahr 1887, dagegen die schwächste Zunahme mit 407 km auf das Jahr 1881.

Lokalbahn Budweis-Salnau.

Der von der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft vorgelegte Bauvertrag über die Ausführung der Linie Budweis-Salnau hat nunmehr die Genehmigung des Handelsministeriums erhalten. Es ist hierbei zu konstatiren, dass dadurch die Ausführung der ersten Theilstrecke Budweis-Krumau-Gojau noch im Laufe dieses Jahres gesichert ist. Diese Theilstrecke hat eine Länge von 32 km, die gesammte Bahnlänge beträgt 58 km.

Lokalbahn Cilli-Wöllau.

Nachdem das Ansuchen der Konzessionäre der Lokalbahn Cilli-Wöllau um Gewährung einer Subvention von 175 000 fl., bezw. um Fristerstreckung dieser Bewilligung, welche blos bis Ende 1890 gegolten hat, bis Ende 1891, vom Steierischen Landesausschusse nicht bewilligt werden konnte, hat der Steierische Landtag beschlossen, die Konzession von den Konzessionären selbst zu erwerben, und im Falle eines günstigen Abschlusses, namentlich bei Sicherstellung einer 4 prozentigen Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals, den Bahnbau Cilli-Wöllau, bezw. sammt Fortsetzung bis Unter-Drauburg, auf Grund des Steierischen Lokalbahngesetzes vom 11. Februar 1890 selbst in Angriff zu nehmen. Das bezügliche Gesuch wurde bereits dem Handelsministerium überreicht. Die Kosten dieser Bahnlinie werden mit 2 530 000 fl. beziffert; in diesem Betrage sind 426 000 fl. für Fahrbetriebsmittel enthalten.

Konferenzen bezüglich der Budapest-Fünfkirchener Bahn.

Bei diesen Konferenzen handelt es sich um die Frage des Betriebsvertrages zwischen der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft und der Ungarischen Regierung als Uebernehmerin der Budapest-Fünfkirchener Bahn, und zweitens um ein Arrangement bezüglich der gemeinsamen Maschinenwerkstätte.

Endlich schwebt noch die rechtliche Streitfrage bezüglich des Pönales, welches die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft der Budapest-Fünfkirchener Bahn zu zahlen hat. Die Streitfrage betreffs des Pönales beruht darauf, dass die Donau-Dampfschiff-fahrt-Gesellschaft vertragsmässig an die Budapest-Fünfkirchener Bahn jährlich ein bestimmtes Kohlenquantum zur Verfrachtung zu übergeben hatte und dass sie, falls dieses Frachtquantum nicht erreicht wurde, eine gewisse Pönalsumme entrichten musste. Die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft ist nun der Ansicht, dass diese Verbindlichkeit wohl gegenüber der Budapest-Fünfkirchener Bahn bestand, nicht aber auch von der Ungarischen Staatsregierung geltend gemacht werden könne, zumal die ganze Frachtengarantie auf einem vertragsmässig fixirten Kohlentarife basirt, welcher sich in weitem Abstande befindet von den Kohlentarifen, welche die Ungarischen Staatsbahnen derzeit für alle Kohlen aus Ungarischen Werken bewilligen.

Eine Ungarische Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eine solche befindet sich in der Nähe von Angern und Dürnkrut. In den vom statistischen Departement des Oesterreichischen Handelsministeriums und vom Königlich Ungarischen statistischen Landesbüreau in Budapest gemeinsam herausgegebenen „Statistischen Nachrichten über die Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie“ für 1886 ist genau ersichtlich gemacht, dass 577 m der Nordbahnstrecke Wien-Krakau auf Ungarischem Boden liegen. Nun hat die Ungarische Regierung einen Situationsplan und ein Längenprofil der bezeichneten Strecke verlangt. Diese von einigen Blättern zu einem staatsrechtlichen Konflikte aufgebauschte Angelegenheit dürfte durch eine leicht zu bewerkstelligende Linienverlegung bald geordnet werden.

Der Transitverkehr Böhmen-Triest.

Den vielfachen Konferenzen, welche in Wien und Prag über die Antheile der K. K. Staatsbahnen und Privatbahnen an dem Transitverkehre Böhmen-Triest stattgefunden haben, ist eine Schlusskonferenz in Wien gefolgt, welche endlich zur allseitigen Einigung geführt hat. Die anfangs für unüberbrückbar gehaltenen Gegensätze zwischen den Staatsbahnen und den an diesem Verkehre betheiligten Privatbahnen wurden durch einen Vermittlungsantrag der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, welcher noch einigen Aenderungen unterzogen wurde, ausgeglichen. Die neuen Tarifsätze, bezw. die neue Antheilberechnung umfassen nahezu 100 Positionen, durch welche alle hierbei in Betracht kommenden Fragen geregelt erscheinen. Die neuen Quoten treten am 1. Juli d. J. in Kraft.

Der neue Ungarische Frachtentarif.

Gegen den nunmehr auch in Deutscher Sprache erschienenen Ungarischen Frachtentarif fand im Niederösterreichischen Gewerbeverein eine Kundgebung statt. Unter heftigen, aber einmüthigen Beschwerden über das Vorgehen in Ungarn wurde folgender Antrag angenommen: „Der Verwaltungsrath wird aufgefordert, in einer sofortigen Eingabe an den Handelsminister auf die Gefahren aufmerksam zu machen, welche der Oesterreichischen Industrie und dem Oesterreichischen Handel aus dem neuen Ungarischen Frachtentarife erwachsen, und den Handelsminister um den Schutz unserer Interessen zu bitten; dass von dieser Eingabe an den Handelsminister mit thunlichster Beschleunigung sämmtliche verwandten Körperschaften verständigt werden, damit in der ganzen diesseitigen Reichshälfte die Gefahr zum vollen Bewusstsein komme, welche darin liegen werde, wenn auch der letzte Schritt des Ungarischen Handelsministers ohne weiteres hingenommen würde.“ In der Motivirung dieses Beschlusses wird ausgeführt, dass der mit dem 1. d. Mts. in Kraft getretene neue Ungarische Frachtentarif eine Reihe von älteren und neueren tarifarischen Begünstigungen der Ungarischen Gewerbserzeugnisse systematisch zusammenfasst und entgegen den Bestimmungen des Zoll- und Handelsbündnisses zwischen beiden Reichshälften, zwischen Oesterreichischen und Ungarischen Gewerbserzeugnissen einen fundamentalen Unterschied macht, indem es die Oesterreichischen Gewerbserzeugnisse bei der Zufuhr in die Ungarische Reichshälfte mit Abgaben für den Transport belastet, welche weitaus das Maass dessen überschreiten, was für die Ungarischen Gewerbserzeugnisse der gleichen Art gefordert wird. Zum Schlusse gab der Präsident der Hoffnung Ausdruck, dass gemäss der ihm vom Handelsminister gemachten Aeusserung die Tariffrage jetzt eingehend studirt und dass hierbei auch den Erfahrungen, die mit den Ungarischen Tarifen gemacht worden sind, Rechnung getragen werden wird.

Das Zonensystem der Eisenbahnen.

Ueber dieses Thema hielt Dr. F r a n z P e r r o t aus Mainz im Eisenbahnklub einen stark besuchten Vortrag. Im Eingange führte er aus, dass er schon in den 60er Jahren die Beseitigung der sogenannten Güterklassifikation im Eisenbahn-Güterverkehre, sowie die Sammelladungen, welche in ganz Deutschland eingeführt wurden, empfohlen habe. Er erinnerte an seinen diesbezüglichen Artikel in dieser Zeitung, an die durch den Einfluss der Eisenbahnverwaltungen zu Falle gebrachte Vorlage des Preuss. Ministers Grafen v. Itzenplitz, an den diesfälligen Versuch auf dem eroberten Theile der Französischen Ostbahn in Elsass-Lothringen im Jahre 1871, an die Zoneneinführung im Packetporto durch den Generalpostmeister von Stephan und seine Wahrung der Urheberschaft gegenüber den Vorschlägen des Dr. Eduard Engel in Berlin. Hierauf erörterte Dr. Perrot das Wesen des von ihm vorgeschlagenen Zonensystems. Für den gesammten Personenverkehr sollen 2 Zonen eingeführt werden, von denen die erste alle Stationen bis auf die Entfernung von 10 Meilen umfasst; als Fahrpreis schlägt Dr. Perrot vor: III. Klasse 30 ₰, II. Klasse 50 ₰, I. Klasse 2 ℳ; für die zweite Zone, welche sich auf alle Entfernungen über 10 Meilen erstreckt, sollen als Preise 1 ℳ (III. Klasse), 2,50 ℳ (II. Klasse) und 4 ℳ (I. Klasse) gelten. Dr. Perrot hat auf Grund amtlicher Statistik berechnet, dass sich der Verkehr nicht ganz zu verdoppeln brauche, um trotz der niedrigen Tarifsätze die alten Einnahmen wieder herzustellen. Die Lösung des Räthsels beruhe einfach darin, dass heute ein Fernverkehr im Eisenbahn-Personentransport beinahe gar nicht existire. Von 1000 Reisenden würden auf Preussischen Bahnen nur 14 Personen über 225 km befördert; auf den Badischen Bahnen benutzten 52 % der gesammten Personenfrequenz die Bahn nur auf die Entfernung von 10 km. Sogar in Ungarn würden heute noch trotz des Zonentarifs 56 % der Reisenden nicht über die zweite Station hinaus befördert. Es falle dabei ganz besonders ins Gewicht, dass rund 75 % aller bewegten Sitzplätze im Personenverkehre leer gefahren würden. Bezüglich des Gütertransports macht Dr. Perrot den Vorschlag, das Zonensystem auch im Güterverkehre einzuführen. Ungarn sei bereits auf diese Vorschläge eingegangen, und die Oesterreichische Regierung sei daher genöthigt, auf diesem Gebiete zu folgen. Er schloss mit der Zuversicht, dass sich auch die Deutschen Eisenbahnverwaltungen nicht lange mehr der Einführung des Zonentarifes würden verschliessen können und dass dies um so eher der Fall sein werde, je grössere Fortschritte der Zonentarif in Oesterreich und Ungarn machen werde.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die heftigen Schneestürme mit ihren grossen Verkehrsstörungen, welche bis in die Mitte der Woche dauerten und namhafte Mindereinnahmen in den Wochenausweisen der Eisenbahnen verursachten, machten einem Thauwetter Platz, welches wieder die ernstlichsten Befürchtungen einer drohenden Ueberschwemmung der meisten Eisenbahnen hervorrief. Dazu kam der Unmuth wegen des Ungarischen Frachtentarifes mit seinen angeblich gegen die Oesterreichische Industrie gerichteten 78 Ausnahmetarifen und die durch die Verkehrsstörungen hervorgerufene Kohlennoth. Dennoch zeigten die Bahnaktien eine feste Haltung: so blieb Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Notiz 2785; Galizische Carl Ludwigbahn (212) und Südbahn (129,50) erhöhten sich sogar etwas; während Nordwestbahn (213,25), Elbethalbahn (220) und Staatsbahn (244,25) unbedeutend sanken; Albrechtbahn-Prioritäten (G. 122, S. 104) waren gesucht, weil in Berlin der Prospekt für die Konvertirung ausgegeben wurde.

Aus Bayern.

Anstecken der Gasflammen in den Wagen durch elektrisches Licht.

⊙ Bekanntlich muss das Anzünden der Gasflammen in den Eisenbahnwagen dadurch erfolgen, dass die Wagenwärter das Dach der Wagen besteigen. Durch dieses Aufsteigen ist, namentlich in der Winterszeit, wo Schnee und Eis das Gehen von einem Wagen zum andern sehr erschwert, mancher Unglücksfall herbeigeführt worden. Durch eine neue probeweise Einrichtung, welche auf einem Eisenbahnzug der Bayerischen Staatsbahn seit kurzer Zeit angebracht ist, wird nun das Anzünden der Gasflammen durch elektrische Kraft vollzogen. Es sind an den Wagen elektrische Drähte befestigt, und der Wagenwärter, welcher in einem Kästchen das Nöthige bei sich trägt, ist imstande, das Anzünden der Gasflammen vom unteren Theile des Wagens aus zu bewerkstelligen.

München-Nürnberg-Würzburg: Telephon.

Die Telephonanlage München-Nürnberg-Würzburg wird am 1. Februar d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben. Statt des seitherigen für Telephonzwecke in Verwendung stehenden Eisendrahtes wird ein Bronzedraht benutzt und ist die Leitung nicht längs der Eisenbahn, sondern möglichst längs der Landstrasse errichtet, wodurch die Induktion der Telegraphenleitungen auf die Telephonleitung vermieden wurde. Durch zweckmässige Umschaltevorrichtungen kann die Verbindung zwischen den einzelnen Städten sofort vollzogen werden; ebenso wird die Verbindung München-Augsburg in das sogen.

Städtetelephon gezogen, so dass durch Umschaltung letztere Stadt über München mit Nürnberg und Würzburg korrespondiren kann. Durch diese Einrichtung werden nunmehr die grösseren Städte des diesseitigen Bayerns telephonisch mit einander verkehren können.

Schiefe Ebene.

Bekanntlich soll von Reichswegen die schiefe Ebene (1:40) zwischen Neuenmarkt und Marktschorgast umgeändert und kriegstüchtig hergestellt werden. Am 20. d. Mts. traf Vormittags $7^1/_2$ Uhr eine Kommission ein, welche im Laufe des Tages 4 Probefahrten über die schiefe Ebene machte, um deren Tüchtigkeit für militärische Transporte zu erproben. Unter den Mitgliedern der Kommission befanden sich 3 hohe Militärs, Mitglieder der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, Präsident Wex aus Berlin usw. Im Laufe des Tages wurden 4 schwere Züge mit je 55 beladenen Wagen, nämlich 31 Personen- und 24 Güterwagen aller Klassen über die schiefe Ebene und zurück befördert. Die Züge wurden abgefertigt Vormittags $8^1/_2$, $10^1/_4$ und 12 Uhr und Nachmittags $4^3/_4$ Uhr. Die Probezüge wurden durch 3 Lokomotiven geschleppt, nämlich 2 Zug- und 1 Schubmaschine. Der letzte hatte 2 Schubmaschinen. Zur 1. Fahrt waren 40 Minuten gegeben, zur 2. 29 und zur 3. 35 Minuten, zur letzten keine bestimmte Fahrzeit. Die Maschinen arbeiteten mit vollem Dampfe und brauchte der Zug in 1. Fahrt 35 Minuten, in 2. 26, in 3. 26 und in 4. 22 Minuten. Staunenswerth waren die Leistungen der Lokomotiven und die Kommissionsmitglieder konnten sich nur lobend hierüber aussprechen. Die ganzen Probefahrten verliefen aufs beste und ohne jeden Zwischenfall, so dass man zur Ehre der schiefen Ebene sagen kann, ihresgleichen an Haltbarkeit, Transportfähigkeit und gewissenhaftester Befahrung bietet keine andere in ähnlichen Verhältnissen hergestellte Bahnlinie. Die Probefahrten sind zur vollsten Zufriedenheit der Kommission ausgefallen.

Haltestelle Trudering.

Die Haltestelle Trudering (München Ostbahn-Kirchseeon) ist in eine Expedition umgewandelt worden, bei welcher unbeschränkte Güterabfertigung stattfindet.

Deggendorf-Metten.

Mit der Ausgabe der 4 prozentigen Prioritätsobligationen der Lokalbahn Deggendorf-Metten zu 210 000 ℳ wurde durch den Kreditverein Regensburg, welcher die Finanzirung dieses Anlehens übernommen hat, begonnen. Die Stücke sind auf den Inhaber ausgestellt und lauten auf 500 ℳ mit 4 % Zinsen. Die Obligationen sind auf 7 Jahre unverloosbar und beginnt die plangemässe Tilgung durch Verloosung erst mit dem Jahre 1900.

Aus der Schweiz.

Nordostbahn: Projekte und Fusion.

Der Verwaltungsrath der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft hat in seiner Sitzung vom 22. Januar die Direktion ermächtigt, dem Grossherzoglich Badischen Ministerium der Finanzen die Zustimmung zu dem vorgelegten Entwurfe einer Konzession für den auf Badischem Gebiete gelegenen Theil der Linie Bülach bezw. Eglisau-Schaffhausen zu erklären und seiner Zeit die auf dieser Grundlage zur Aushändigung gelangende Konzession anzunehmen.

Die Direktion hat von einer Mittheilung des Verwaltungsrathes der Vereinigten Schweizerbahnen Kenntniss gegeben, wonach derselbe eine Abordnung gewählt hat mit der Vollmacht, Unterhandlungen mit der Nordostbahn anzuknüpfen über die Hauptgrundlagen und Bedingungen einer eventuellen Fusion zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen. Die Direktion theilte zugleich mit, dass sie die auf diese Frage bezüglichen Verhältnisse einer eingehenden Prüfung zu unterstellen und zu diesem Zwecke auch zu den von den Vereinigten Schweizerbahnen angeregten Verhandlungen Hand zu bieten gedenke. Sie sprach ferner die Ansicht aus, dass das seitens des Verwaltungsrathes schon im April 1890 einer von ihm niedergesetzten Kommission ertheilte Mandat fortbestehe. Von diesen Mittheilungen wurde in zustimmendem Sinne Notiz genommen.

Der Verwaltungsrath nahm im weitern einen Bericht der Direktion entgegen über die von der Gemeinde Aussersihl, betreffend die Einführung der Rechtsufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich und die damit zusammenhängenden Veränderungen in diesem Bahnhof, gestellten Begehren, über den vom Bundesrathe in den letzten Tagen gefällten Entscheid über den Stand der Plangenehmigung und der Bauarbeiten für die rechtsufrige Bahn. Aus diesen Mittheilungen ergab sich, dass wegen der im Plangenehmigungsverfahren eingetretenen grossen Verzögerungen der Zürcher Tunnel wahrscheinlich vor der offenen Linie fertig sein wird.

In einer früheren Sitzung ist dem Verwaltungsrathe die Frage zur Entscheidung unterbreitet worden, ob für die Linie Thalweil-Zug die Trasse über die Wasserscheide bei der Sihlbrücke gegen Baar, oder die um 5 km kürzere Trasse mit einem etwa 2,5 km langen Tunnel durch die Albiskette zu wählen sei. Er hat sich für die letzterwähnte Zugrichtung ausgesprochen.

Gotthardbahn.

Laut Mittheilung des Eidgenössischen Eisenbahndepartements an die Schwyzer Regierung wünscht die Direktion der Gotthardbahn, dass die Frist für Erstellung der Zufahrtslinien Immensee-Luzern und Goldau-Zug verschiedener unvorhergesehener Hindernisse wegen um 6 Monate möchte verlängert werden. Die Regierung von Schwyz hat geantwortet, sie erhebe gegen eine Fristverlängerung keine Einsprache.

Erhebung von Eisenbahn-Konzessionsgebühren.

Für das Rechnungsjahr 1890 ist vom Bundesrathe der Bezug folgender Konzessionsgebühren beschlossen worden:

	für das Betriebskilometer Frcs.	im ganzen Frcs.
Für die Centralbahn	200	73 250
„ „ Aargauische Südbahn	50	2 900
„ „ Gotthardbahn	200	53 200
„ „ Nordostbahn	200	118 650
„ Zürich-Zug-Luzernbahn	200	13 400
„ die Bötzbergbahn	100	5 800
„ „ Vereinigten Schweizerbahnen	100	27 800
„ Genf-Veyrier Eisenbahn	50	300
„ Landquart-Davos-Eisenbahn	200	1 600
„ die Pilatusbahn	200	1 000
„ „ Rigibahn	200	1 400
„ „ Genfer Schmalspurbahnen	50	600
„ „ Waldenburger Bahn	50	700
„ „ Giessbachbahn	200	100
„ „ Gütschbahn Luzern	200	50
„ „ Drahtseilbahn Lugano	100	25
„ Territet-Glionbahn	100	100
„ die Zürichbergbahn	100	25
„ „ Tramways Suisse	50	700
„ „ Züricher Strassenbahnen	100	900
	zusammen	302 500

Von den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wurde als Konzessionsgebühr für das auf Schweizergebiet gelegene Bahnstück Basel-St. Ludwig für die Zeit vom 1. Oktober 1889 bis 31. März 1890 ein Betrag von 1 085,34 Frcs. und für die Zeit vom 1. April bis 30. September 1890 ein solcher von 1 524,24 Frcs. bezahlt.

Verzeichniss der gegenwärtig im Bau befindlichen Eisenbahnen.

Rechtsufrige Zürichseebahn, Koblenz-Stein, Bielsdorf-Niederweningen, Biberbrücke-Goldau, Pfäffikon-Samstagern, Visp-Zermatt, Geneve-Jussy, Lauterbrunnen-Grütsch, Grütsch-Mürren, Neuchâtel-Cortaillod-Boudry, Sissach-Gelterkinden, Sihlthalbahn (Wiedikon-Sihlwald), Brienz-Rothhornbahn, Glion-Rochers de Naye, Ragaz-Wartenstein.

Betriebsergebnisse Schweizerischer Eisenbahnen im Jahre 1890.

	Einnahmen appr. 1890	Einnahmen definitiv 1889
Nordostbahn	16 138 427	15 635 676
Zürich-Zug-Luzern-Eisenbahn	2 318 208	2 260 054
Vereinigte Schweizerbahnen	8 291 033	8 168 260
Gotthardbahn	13 127 424	13 194 582
Jura-Simplonbahn	24 035 375	22 762 653
Schweizerische Centralbahn	12 788 205	12 449 894

Personalnachrichten.

Am 19. d. Mts. ist Josef Zingg, Präsident der Gotthardbahn-Direktion, im 63. Lebensjahre in Locarno gestorben. Bekanntlich hatte der Verstorbene am Zustandekommen des Durchstichs des Gotthard hervorragenden Antheil.

Berichtigung.

In Nr. 5 S. 49 d. Ztg. hat sich in die Tabelle über Hauptverhältnisse der reinen Zahnradbahnen ein Fehler eingeschlichen, indem in der 3. Zeile der Tabelle die grösste Steigung der Pilatusbahn mit derjenigen der Generosobahn verwechselt worden ist, erstere (die Pilatusbahn) hat 48 % und letztere 22 % Steigung.

Aus Russland.

Die Betriebsergebnisse der Russischen Eisenbahnen.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten publizirt soeben die Verkehrsergebnisse des Russischen Eisenbahnnetzes für September 1890. Es waren im September überhaupt im Betriebe 26 853 Werst (ausserdem in Finnland 1 711 und in Transkaspien 1 343 Werst). Von dieser Gesammtlänge der Eisenbahngeleise befanden sich in der Verwaltung des Staates 8 007 Werst und der Privatbahnen 18 846 Werst.

Der Personenverkehr ergab die folgenden Resultate: überhaupt wurden 3 217 452 (gegen 1889 3 165 136) Personen befördert, und zwar

auf den Staatsbahnen 507 817 (488 659) Personen
„ „ Privatbahnen 2 709 635 (2 676 477) „

so dass der Personenverkehr im Monat September eine Steigerung gegen das Vorjahr um 52 316 Personen erfahren hat, welche zum weitaus grösseren Theil (33 158 Personen) auf den Verkehr der Privatbahnen entfällt.

Im Güterverkehr gelangten überhaupt zur Beförderung 347 770 501 (307 802 852) Pud. Davon entfielen auf den Verkehr

der Staatsbahnen 55 279 160 (58 569 731) Pud
„ Privatbahnen 292 491 341 (249 233 121) „

es ergab somit der Güterverkehr eine Steigerung von etwa 40 Millionen Pud, welche gleichfalls auf den Betrieb der Privatbahnen entfiel.

Aus diesem Verkehre wurden vereinnahmt überhaupt 27 391 488 (25 522 938) R., von diesem Gesammtbetrage kommen auf die Einnahmen

der Staatsbahnen 4 818 918 (4 641 198) R.
„ Privatbahnen 22 572 570 (20 881 740) „

Für die ganze Betriebsdauer des Jahres 1890 bis einschl. September stellen sich die Betriebsergebnisse für das gesammte Eisenbahnnetz wie folgt, es wurden Personen befördert: 30 663 438 (29 426 311), davon

auf Staatsbahnen 4 264 165 (4 073 932)
„ Privatbahnen 26 399 273 (25 352 379)

Güter transportirt überhaupt: 2 481 765 922 (2 483 809 335) Pud davon

auf Staatsbahnen 431 560 499 (444 925 996) Pud
„ Privatbahnen 2 050 205 423 (2 038 883 339) „

Für diese Leistungen der Bahnen wurden von denselben vereinnahmt überhaupt: 199 581 481 (199 277 607) R. und zwar

von den Staatsbahnen 38 046 412 (34 353 270) R.
„ „ Privatbahnen 161 535 069 (164 924 337) „

d. h. für 1 Werst Bahnlänge überhaupt: 7 509 (7 585) R., davon

auf den Staatsbahnen 4 879 (4 587) R.
„ „ Privatbahnen 8 571 (8 755) „

Bestimmungen, betreffend den öffentlichen Verkauf nicht abgenommener Güter.

Der Minister der Verkehrsanstalten publizirt die Bestimmungen, welche beim öffentlichen Verkauf nicht abgenommenen Gepäcks und Güter zu beobachten sind. In 14 Paragraphen wird festgesetzt:

dass alle solche Gegenstände, bevor dieselben zum Verkauf gebracht werden, seitens der Eisenbahnverwaltung unter Hinzuziehung von Experten und der Bahnpolizei einer Abschätzung zu unterziehen sind;

dass über den stattzufindenden Verkauf unter genauer Angabe der Sendung in der Orts- und Gouvernementszeitung Publikation erlassen werden muss;

dass ausserdem auf der Bestimmungsstation 14 Tage vor dem Verkaufe durch Aushang die Interessenten hiervon in Kenntniss gesetzt werden;

dass der Verkauf in Gegenwart der Bahnpolizei und zweier Zeugen von dem Stationspersonal, das sich jedoch am Kauf nicht betheiligen darf, bewerkstelligt wird und zwar können die Sendungen ganz oder getheilt zum Verkauf gelangen;

dass der öffentliche Verkauf mit demjenigen Betrage zu beginnen hat, welcher als Werth abgeschätzt worden ist; findet sich niemand, der diesen Preis bietet, so findet die Anberaumung eines neuen Verkaufstermins statt, wobei es der Eisenbahnverwaltung freisteht, das Gut von der Bestimmungsstation fort und auf eine für den Verkauf geeignetere Station zu bringen. Bei diesem Termin wird das Gut für den höchsten gebotenen Preis, auch wenn er unter dem Schätzungswerthe ist, verkauft. Die Eisenbahnverwaltung darf sich an diesem zweiten öffentlichen Verkauf als Käuferin betheiligen;

dass endlich alle Ausgaben, welche durch den Transport, die Aufbewahrung und den öffentlichen Verkauf entstanden sind, aus dem Erlös zu decken sind.

Russische Südwestbahn: Zweigbahn Kiwerza-Lutzka eröffnet.

Das Eisenbahndepartement bringt zur Kenntniss, dass am 15. November 1890 der Personen- und Güterverkehr auf der Zweigbahn von der Station „Kiwerza“ der Südwestbahnen bis zur Stadt „Lutzka“, 10,9 Werst lang, eröffnet worden ist.

Station Sarudnitza (Ruschin).

Auf Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten ist der Name der Station „Ruschin“ der Umanschen Zweigbahn der Südwestbahnen in „Sarudnitza“ umgeändert worden.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Umfang der Pflichten des Materialienverwalters einer Staatseisenbahn in betreff der Verwahrung von ihm verwalteter Betriebsmaterialien.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Materialienverwalter einer Staatseisenbahn war durch Defektenbeschluss des Eisenbahnbetriebsamtes für den Ersatz fehlender 770 210 kg Steinkohlen verantwortlich gemacht. Auf seine Klage wurde der Defektenbeschluss aufgehoben: Kläger habe die Verwahrung der Kohlen nicht gehabt; denn sie haben nicht unter seinem Verschluss gestanden, sondern offen auf dem ziemlich 1 km von seinem Büreau entfernten Kohlenhof gelagert; er sei in dem Büreau in den ersten sieben Tagen des Monats ausschliesslich und in den übrigen drei Wochen so sehr mit Büreauarbeiten in Anspruch genommen gewesen, dass er in diesen drei Wochen nur kurze Zeit, täglich nur etwa eine Stunde, auf den Besuch des Kohlenhofes habe verwenden können; der Kohlenverkehr in Eingang und Ausgang sei ein unausgesetzter gewesen; er habe also eine Gewahrsam an den Kohlen auf Grund einer an ihn erfolgten Uebergabe nicht erlangt, sondern nur Rechnung darüber nach den ihm gemachten Angaben und eine allgemeine Aufsicht über ihre Verwendung zu führen gehabt. Deshalb seien die Grundsätze vom ‚Verwahrungsvertrage‘ auch nicht analog auf ihn anzuwenden, sondern nur die vom Bevollmächtigten oder von Verträgen über Handlungen. Hiernach läge dem Kläger zwar der Beweis ob, dass er seine Pflichten im allgemeinen erfüllt habe, er habe aber nicht zu beweisen, dass der Defekt aus nicht in seiner Schuld liegenden Ursachen entstanden sei; vielmehr hätte der Beklagte den Beweis spezieller Versehen und des dadurch verursachten Schadens führen müssen. Das war nicht geschehen. Eine Verpflichtung, Selbstrevisionen nach Art eines Kassenführers vorzunehmen, bestand nicht und war ohne Arbeitskräfte auch nicht ausführbar. Auch die §§ 88 und 89, II 10 führen zu keinem anderen Ergebniss.“

(Erk. des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 25. September 1889; Bolze, Praxis des Reichsger. Bd. VIII, S. 128.)

v. O. **Verhältniss der Unfallversicherung zu Krankenkassen, Hilfskassen usw.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der durch § 8 des Unfall-Versicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 sanktionirte Rechtszustand geht dahin, dass die Hilfskassen von der ihnen gegenüber dem Beschädigten obliegenden Verbindlichkeit durch das Unfall-Versicherungsgesetz nicht befreit werden, dass sie jedoch durch Erfüllung ihrer Verpflichtung, wenn nach Maassgabe dieses Gesetzes der Unfall-Berufsgenossenschaft ebenfalls die Entschädigungspflicht obliegt, in Höhe dieses Betrages durch gesetzliche Uebertragung einen Erstattungsanspruch an die Berufsgenossenschaft erwerben. Nach seinem klaren Wortlaut geht mithin der Zweck des Gesetzes dahin, dass die Beschädigten in ihrer Rechtslage gegenüber den Hilfskassen nicht verändert werden sollen, dass sie jedoch Ansprüche, welche ihnen nach dem Unfall-Versicherungsgesetze zustehen, nicht gleichzeitig sowohl gegen die Hilfskassen und gegen die Berufsgenossenschaft geltend machen dürfen. Sie sind auf die einmalige Forderung des höchsten Betrages beschränkt. Es lässt sich nicht annehmen, dass der Gesetzgeber bei Erlass des Unfall-Versicherungsgesetzes, insbesondere durch § 8 desselben als Rechtsregel habe aufstellen wollen, ein nach dem Unfallgesetze zu entschädigender Arbeiter dürfe in allen Fällen, wo die ihm gebührende statutenmässige Leistung der Hilfskasse sich thatsächlich mit der Leistung der Unfall-Berufsgenossenschaft deckt, nur die eine dieser Leistungen fordern und müsse sich auf die Leistung der Hilfskasse, selbst wenn er für die Gewährung derselben Beiträge zahlt, unbedingt diejenige der Berufsgenossenschaft anrechnen lassen. Das Unfall-Versicherungsgesetz enthält, abgesehen von § 8 desselben, keine diesen Rechtssatz aussprechende Vorschrift und der Richter hat zur Ausdehnung des Gesetzes um so weniger Veranlassung, als analoge Gesetze die Verpflichtung zur Anrechnung nur bedingungsweise aussprechen. Wendet man diese Grundsätze auf die vorliegende Streitsache an, so ergibt sich, dass § 8 des Unfall-Versicherungsgesetzes den Beklagten zu dem Abzug der Unfallrente nicht berechtigt. Es ist festgestellt, dass die Knappschaftskasse wegen des Betriebsunfalles, welcher dem Kläger einen Leistenbruch zuzog, nichts leistet, und dass andererseits der Anspruch des Klägers aus der Invalidität als Bergarbeiter wegen Lungenleidens durch das Unfall-Versicherungsgesetz nicht betroffen wird. Behauptungen, dass das Lungenleiden eine Folge des Leistenbruches sei, sind nicht aufgestellt. Sonach liegen zwei Ansprüche des Klägers vor, welche auf ver-

schiedenem Grunde beruhen und sich gegen verschiedene Verpflichtete richten. Da der beklagte Verein die eingeklagte Unterstützung nicht in einem Falle dem Kläger gewährt, in welchem demselben nach Maassgabe des Unfall-Versicherungsgesetzes ein Entschädigungsanspruch gegen die Berufsgenossenschaft zusteht, so kann er die Zahlung der dem Kläger nach dem Knappschafts-Vereinsstatut gebührenden Invalidenrente nicht verweigern. Die Frage, ob daneben der Anspruch des Klägers gegen die Berufsgenossenschaft von Bestand bleibt, ist hier nicht zu entscheiden.“

(Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 19. April 1890; Dr. Eger, eisenbahnr. Entscheid. Bd. VII, S. 426 ff.)

Für die Verweigerung eines Baukonsenses aus sicherheitspolizeilichen Gründen kann keine Entschädigung beansprucht werden. Der Kläger ist seit 1882 Eigenthümer eines an der Reinickendorfer Strasse in Berlin belegenen unbebauten Grundstücks. Im Juli 1888 hat derselbe dem Königlichen Polizeipräsidium Bauzeichnungen mit der Bitte um Genehmigung der Errichtung der darin projektirten Wohngebäude auf seinem Grundstücke vorgelegt. Da das Baugrundstück tiefer als 50 m ist, durfte die baupolizeiliche Genehmigung nach § 1 Absatz 3 der Baupolizei-Ordnung für Berlin vom 15. Januar 1887 nur mit Zustimmung der örtlichen Strassenbau-Polizeiverwaltung ertheilt werden. Die letztere hat ihre Zustimmung versagt, weil es sich um 3 Wohngebäude handele, zu denen nur ein Zugang von der Reinickendorfer Strasse führe, weshalb im öffentlichen Interesse nach verschiedenen Gesichtspunkten die projektirten Bauten unzulässig erscheinen. Dies wurde dem Kläger von dem Königlichen Polizeipräsidium, welches selbst in baupolizeilicher Hinsicht einige Ausstellungen machte, durch Bescheid vom 4. Januar 1889 eröffnet. Kläger ist der Ansicht, die Beklagte müsse ihm denjenigen Schaden ersetzen, welcher ihm daraus erwachse, dass er nur eine Fläche von 50 m Tiefe, nicht aber, wie projektirt, noch weitere 400 qm durch Bebauung nutzen dürfe. Er hat den Schaden auf 50 000 *M* berechnet und beantragt, die Beklagte zur Zahlung dieser Summe nebst 5 % Zinsen seit dem Tage der Klagezustellung zu verurtheilen. Der erste Richter hat gemäss § 276 Civilprozess-Ordnung über den Grund des Anspruches vorab entschieden und die Entschädigungsforderung des Klägers ihrem Grunde nach für berechtigt erklärt. Auf die Berufung des Beklagten ist das erste Urtheil abgeändert und der Entschädigungsanspruch des Klägers seinem Grunde nach für unberechtigt erklärt. Kläger hat Revision eingelegt.

Entscheidungsgründe.

Das Berufungsgericht findet das Fundament der Klage lediglich in der Polizeiverfügung vom 4. Januar 1889, durch welche die Genehmigung zu dem projektirten Bau im öffentlichen Interesse versagt sei, weil derselbe bei einer Tiefe von mehr als 50 m nur einen Zugang habe, und verneint die Frage, ob die hierin enthaltene Beschränkung des Eigenthums im öffentlichen Interesse einen Entschädigungsanspruch begründe. Die Versagung der Bauerlaubniss beruhe auf den in der Baupolizeiordnung vom 15. Januar 1887 enthaltenen Vorschriften über die Erfordernisse und Einschränkungen von Bauten im sicherheitspolizeilichem Interesse. Eine derartige Einschränkung könne zwar das Privatinteresse des Eigenthümers, welcher bauen wolle, beeinträchtigen. Daraus allein sei aber noch nicht ein Anspruch auf Entschädigung herzuleiten. Eine Entschädigungspflicht trete vielmehr nur dann, wenn eine Beschränkung der Rechte des einzelnen aus überwiegendem öffentlichen Interesse erfolge, welche entweder nicht auf einem allgemeinen Gesetze beruhe oder für welche im Gesetze eine Entschädigung vorbehalten sei. Deshalb finde auch eine Entschädigung nicht statt infolge der gesetzlichen Einschränkungen des Eigenthümers beim Bauen (Allgemeines Landrecht Theil I Titel 8 §§ 65 ff.). Zu den allgemeinen Gesetzen bezw. Vorschriften, welchen sich jeder ohne Anspruch auf Entschädigung unterwerfen müsse, gehöre nun die Regelung der Bauten im sicherheitspolizeilichen Interesse durch die Baupolizei-Ordnung vom 15. Januar 1887, die ihre Grundlage in den §§ 65 ff., 69 Theil I Titel 8 Allgemeinen Landrechts und § 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 habe. Da die zutreffende Anwendung der Baupolizei-Ordnung auf den vorliegenden Fall nicht bestritten sei, fehle dem Anspruche des Klägers die gesetzliche Grundlage.

Die Revision kann keinen Erfolg haben.

Zu den gesetzlichen Einschränkungen zum Besten des gemeinen Wesens (Marginale zu §§ 33 ff. Theil I Titel 8 Allgemeinen Landrechts) gehören die Einschränkungen des Eigenthümers bei dem Bauen (Marginale zu § 65 daselbst). Dieselben bestehen unter anderen darin, dass die regelmässige Befugniss des Eigenthümers, seinen Grund und Boden nach Willkür mit Gebäuden zu besetzen, insofern eingeschränkt ist, als zum Schaden oder zur Unsicherheit des gemeinen Wesens kein Bau vorgenommen werden soll. Es ist deshalb dem Eigenthümer, welcher bauen will, die Verpflichtung auferlegt, davon zuvor der Obrigkeit Anzeige zu machen, und der Eigenthümer darf, will er sich nicht strafbar machen (Strafgesetzbuch § 367 Nr. 15) und der Gefahr aussetzen, das Gebäude ändern oder wieder abtragen zu müssen, ohne eine besondere obrigkeitliche Erlaubniss einen Bau nicht unternehmen (Allgemeines Landrecht Theil I Titel 8 §§ 65—72). Die Obrigkeit kann in Ausübung ihrer Pflicht, für das Publikum schädliche oder gefährliche Bauten zu verhindern, entweder in jedem einzelnen Falle die erforderlichen Anweisungen ertheilen, oder auf dem gesetzlich vorgeschriebenen Wege (Landesverwaltungs-Gesetz vom 30. Juli 1883, §§ 136 ff. in Verbindung mit dem Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 §§ 5—15) den Erlass von ortspolizeilichen Vorschriften bewirken, durch welche die im öffentlichen Interesse an Bauten zu stellenden Anforderungen allgemein bestimmt werden, und darauf bei ihrer Entscheidung über die Bauerlaubniss verweisen. Ob die Obrigkeit in der einen oder anderen Weise ihre Entscheidung begründet, ist ohne rechtliche Bedeutung: es handelt sich immer um eine Anordnung, welcher sich der Eigenthümer auf Grund der gesetzlichen Einschränkungen beim Bauen fügen muss.

„Den gesetzlichen Einschränkungen des Eigenthums ist ein jeder Grundbesitzer sich zu unterwerfen verbunden (Titel 8 § 33 sqq.). Für Einschränkungen und Belastungen dieser Art kann kein Grundbesitzer eine im Gesetze ihm nicht ausdrücklich vorbehaltene Entschädigung fordern“ (Allgemeines Landrecht Theil I Titel 22 §§ 1, 2). Für die Einschränkungen beim Bauen, welchen sich nach §§ 65 ff. Theil I Titel 8 Allgemeinen Landrechts der Grundbesitzer unterwerfen muss, ist dem letzteren im Gesetze eine Entschädigung nicht vorbehalten. Derselbe ist daher nicht in der Lage, einen Entschädigungsanspruch daraus herzuleiten, dass ihm von der Obrigkeit die Ausführung eines Baues in der projektirten Art oder in dem beabsichtigten Umfange aus Gründen des gemeinen Wohles nicht erlaubt ist. Ein solcher Anspruch kann auch nicht auf die Bestimmungen des § 75 Einleitung, des § 31 Theil I Titel 8 Allgemeinen Landrechts und des Artikels 9 der Verfassungsurkunde gestützt werden, dieselben beziehen sich nicht auf die infolge der gesetzlichen Eigenthumsbeschränkungen etwa entstehenden Schäden und Nachtheile. Denn durch die gesetzlichen Eigenthumseinschränkungen werden der Ausdehnung des Eigenthums positive Grenzen gesteckt und das Gesetz erkennt den Gebrauch des Eigenthums als Recht nur soweit an, als diese Grenzen reichen. Wird der Eigenthümer von der Obrigkeit an der Ueberschreitung dieser Grenzen gehindert oder in dieselben zurückgedrängt, so kann davon nicht die Rede sein, dass derselbe seine besonderen Rechte und Vortheile dem Wohle des gemeinen Wesens aufzuopfern genöthigt wird (§ 75 Einleitung zum Allgemeinen Landrecht), oder dass sein Eigenthum aus Gründen des öffentlichen Wohls entzogen oder beschränkt wird (Artikel 9 Verfassungsurkunde), oder dass sein Privateigenthum vom Staate eingeschränkt wird (Allgemeines Landrecht Theil I Titel 8 §§ 29—31). Die Rechte, deren Ausübung dem Eigenthümer durch die gesetzliche Festsetzung von Einschränkungen versagt wird, sind überhaupt nicht in dem Eigenthum, wie es das Gesetz anerkennt, enthalten.

(Vergleiche die Urtheile des Reichsgerichts Entscheidungen in Civilsachen Band 19 Seite 353 sowie in Sachen Dickmann wider Altendorf vom 14. Juni 1890 V. 47/90.)

Die Polizeiverfügung vom 4. Januar 1889, durch welche dem Kläger die nachgesuchte Bauerlaubniss im öffentlichen Interesse versagt ist, beruht lediglich auf der gesetzlichen Einschränkung des Eigenthümers beim Bauen. Mit Recht ist daher vom Berufungsgerichte der vom Kläger geltend gemachte Anspruch auf Entschädigung für unbegründet erklärt.

Der vom Revisionskläger erhobene Angriff, welcher im wesentlichen dahin geht, das Berufungsgericht habe ohne weiteres angenommen, dem Kläger sei die Bauerlaubniss im sicherheitspolizeilichen Interesse verweigert, während in der Verfügung des Polizeipräsidiums vom 4. Januar 1889 nur gesagt sei, dass die projektirten Bauten im öffentlichen Interesse nach verschiedenen Gesichtspunkten als unzulässig erscheinen, ist nicht berechtigt. Es mag zugegeben werden, dass das öffentliche Interesse auch noch andere Interessen umfasst, als diejenigen, welche im § 66 Theil I Titel 8 Allgemeinen Landrechts bezeichnet sind und dass deshalb diese Bestimmung da nicht angewendet werden darf, wo lediglich solche anderen Interessen in Frage stehen. Dies ist hier jedoch nicht von Bedeutung. Wird nämlich in Betracht gezogen, dass die Unzulässigkeit der vom Kläger beabsichtigten Bauten ausdrücklich damit gerechtfertigt ist, dass die drei hintereinander sich um einen langen und winkeligen Hof gruppirenden Gebäude nur einen Zugang von der Reinickendorfer Strasse haben, und dass die beiden hinteren Gebäude wegen ihrer Lage an der unregulirten Strasse 64 keinen besonderen Ausgang haben dürfen, so ergibt sich, zumal wenn die in der vom Kläger überreichten Bauzeichnung sich im einzelnen darstellende Lage der Gebäude ins Auge gefasst wird, ohne weiteres, dass der Grund, welcher im

öffentlichen Interesse zur Versagung der Bauerlaubniss geführt hat, nur darin gefunden werden kann, dass der Bau in der projektirten Art zum Schaden und zur Unsicherheit des gemeinen Wesens gereiche. Es braucht nur an Feuersgefahr erinnert zu werden. Es kann daher dem Berufungsgericht kein Vorwurf daraus gemacht werden, dass es als selbstverständlich angesehen hat, unter dem von der örtlichen Strassenbau-Polizeiverwaltung hervorgehobenen öffentlichen Interesse sei das sicherheitspolizeiliche Interesse zu verstehen. Darauf kommt es nicht an, dass etwa der von der örtlichen Strassenbau-Polizeiverwaltung angegebene Versagungsgrund nicht in den Bestimmungen der Baupolizei-Ordnung vom 15. Januar 1887 besonders erwähnt ist; denn, wie bereits bemerkt, ist es von keiner rechtlichen Erheblichkeit, in welcher Weise die Obrigkeit sich über das ihr zur Genehmigung vorgelegte Bauprojekt äussert, ob sie für den einzelnen Fall besondere Anweisungen ertheilt oder ob sie auf allgemein bestehende ortspolizeiliche Vorschriften verweist.

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 17. Sept. 1890 in Sachen H. w. Stadt Berlin.)

Prozentsatz für die Kapitalisirung des Jahresertrags zur Bestimmmug der Enteignungsentschädigung. — Entschädigung für die Nachtheile, welche durch die Tieferlegung einer Strasse in Anlass von Eisenbahnbauten entstanden sind, nach gemeinem Recht.

Aus den Entscheidungsgründen:

Der Berufungsrichter hat dem Parteivorbringen entsprechend die fraglichen Grundstücke nur als Steinabladeplätze in Betracht gezogen und den Werth derselben danach festgestellt, dass er den jährlichen Pachtertrag ermittelte und unter Anwendung eines ihm entsprechend scheinenden Maassstabes den Kapitalwerth des expropriirten Bodens berechnete.

Betreffend die Ansprüche, welche von den Klägern wegen Entwerthung der ihnen verbliebenen Restgrundstücke erhoben sind, muss der Revision darin beigetreten werden, dass der vorige Richter zu Unrecht einen Ersatzanspruch dafür abgelehnt hat, dass die Kläger durch die Tieferlegung der an ihren Grundstücken vorüberführenden Strasse zu Ausgaben genöthigt seien, um sich wieder den Zugang zu der Strasse zu verschaffen und ihre Lagerplätze in ihrer früheren Brauchbarkeit wiederherzustellen. Die für den Berufungsrichter entscheidende Erwägung beruht darauf, dass der erforderliche Kausalzusammenhang für den fraglichen Ersatzanspruch fehle, denn die Tieferlegung der Strasse würde die Kläger als Anlieger auch dann in Mitleidenschaft gezogen haben, wenn eine seitliche Verlegung und die damit verknüpfte Enteignung einer Parzelle der Kläger nicht stattgefunden hätte. Diese Erwägung ist rechtsirrthümlich, sie operirt mit einer Eventualität, die bei der Annahme des Kausalzusammenhangs im gegebenen Falle nicht entscheidend sein kann. Hätte allerdings eine Verlegung oder Korrektur der Strasse stattgefunden, ohne gleichzeitige Enteignung, so könnte von einem Entschädigungsanspruch der Kläger keine Rede sein, weil die Anlieger einer öffentlichen Strasse regelmässig kein Recht auf deren unveränderte Beibehaltung haben. Auch wenn den Klägern zwar enteignet worden wäre, es wäre aber aus Gründen, die mit der Enteignung und deren Zwecken in keiner nachweisbaren Verbindung standen, die Veränderung der Strasse vorgenommen worden, würde wegen der daraus erwachsenen Schäden kein Expropriationsanspruch der Kläger begründet sein. Anders liegt der gegenwärtige Fall. Hier ist enteignet worden „zu Gunsten des Eisenbahnfiskus und zwar zum Zwecke der Tieferlegung der Chaussee, welche infolge der Höherlegung der Bahnlinie nothwendig wurde.“ Hier ist also durch die Enteignung der in Frage stehenden Grundstücke diejenige Strassenkorrektur erst ermöglicht worden, welche die Kläger schädigt, beziehungsweise ihnen denjenigen Kostenaufwand auferlegt, welcher nach ihrer Behauptung nöthig ist, um dem ihnen verbleibenden Grundbesitz wieder den Zugang zu der Strasse, also die frühere Benutzung der Lagerplätze zu verschaffen. Damit ist der Kausalzusammenhang zwischen der Expropriation und dem den Klägern diesfalls erwachsenen Schaden dargethan, der Anspruch auf Ersatz deselben ist hiermit von selbst gegeben. Beseitigt wird aber dieser Anspruch durch den vom Berufungsrichter als möglich hingestellten Umstand nicht, dass die Kläger den gleichen Schaden erlitten haben würden, wenn die Strasse, ohne dass eine Enteignung stattgefunden hätte, entlang ihrem Besitzthum einer Veränderung unterzogen worden wäre. Wie das Reichsgericht in einem analogen Falle ausgesprochen hat, zu vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts Band 13 Seite 246, darf von einer solchen fingirten Möglichkeit der Anspruch eines Expropriaten nicht abhängig gemacht werden, welcher auf Grund der durch das wirklich ausgeführte Unternehmen geschaffenen Verhältnisse erhoben ist und nach Maassgabe dieser Verhältnisse begründet erscheint.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 21. Oktober 1890 in Sachen W. w. Preussischen Eisenbahnfiskus, Betriebsamt Neuwied.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 20. d. Mts. für anfangs Februar d. J. in Aussicht genommene Inbetriebnahme der hochgelegenen Bingener Personengeleise der Stadtbahn in Köln, sowie die Wiedereröffnung des Westbahnhofes daselbst, findet am 2. Februar d. J. statt.

Köln, den 26. Januar 1891. (206)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

2. Verkehrsstörungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Laut Verständigung der Direktion der Kgl. Serbischen Staatsbahnen ist infolge ungewöhnlich starken Schneefalles der Eisenbahnverkehr in der Station Belgrad seit 17. Januar d. J. auf unbestimmte Zeit gestört.

Budapest, am 22. Januar 1891. (207)

Die Direktion der Kgl. Ung. Staatsbahnen.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Infolge Schneeverwehung war der Güterzugsverkehr auf den diesseitigen Strecken: Pozsony-Galgócz Lipótvár und Galantha-Marchegg vom 10. bis 15. Januar, dann auf den Strecken:

Studenetz-Gr. Meseritsch,
Ungar. Hradisch Stadt-
Ungar. Hradisch P. B.,
Butschowitz-Kunowitz

sammt Nebenlinien der Gesammtverkehr vom 17. bis 23. Januar a. c. eingestellt.

Ferner wurde auf den diesseitigen Strecken:

Wien-Bruck a. L., Brünn-Vlarapass-Tepla Trenschin-Teplitz,
Enzersdorf bei Staatz-Poysdorf,
Schwarzbach-Littau,
Pozsony-Galgócz-Lipótvár,
Valkany-Varjas,
Felegvhaza-Csongrád,
Tot Megyer-Nagy Belicz

der Gesammtverkehr, auf den Strecken:

Wien-Marchegg,
Wien-Brünn,
Budapest-Marchegg,
Budapest-Temesvár

der Güterzugsverkehr mit 20. Januar a. c. eingestellt.

Wien, am 25. Januar 1891. (208)

4. Güterverkehr.

Vom 1. Februar l. J. an kann direkte Güterabfertigung nach und von den Stationen der Bayerischen Lokalbahnstrecken Neusorg-Fichtelberg und Passau-Röhrnbach im Verkehr mit allen nördlichen Stationen, welche in den Tarifheften Nr. 1, 2 und 3 des Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbandes einbezogen sind, stattfinden. Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen die Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen.

Hannover, den 24. Januar 1891. (209)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Mit dem 1. April d. J. werden die Abfertigungsbefugnisse der Station Sulzbach (Grube), welche bisher für den Verkehr von Wagenladungsgütern eröffnet war, auf die Abfertigung von Kohlensendungen in Wagenladungen beschränkt.

Vom genannten Tage ab kommen daher sämmtliche im diesseitigen Binnenverkehr und in den direkten Verkehren mit dem diesseitigen Bezirk für die Station Sulzbach (Grube) bestehenden Entfernungen und Frachtsätze nur noch für Kohlensendungen in Wagenladungen zur Anwendung.

Köln, den 31. Januar 1891. (210)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Die durch Nachtrag XI zum Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn für die Beförderung von Hölzern im Durchgangsverkehr von Illowo nach Danzig und Neufahrwasser eingeführten Ausnahmefrachtsätze finden vom 1. Februar 1891 unter den gleichen Bedingungen auch auf die Sendungen von Stationen südlich und östlich Praga Anwendung.

Bromberg, den 26 Januar 1891. (211)

Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Februar d. J. an werden die Stationen der Bayerischen Lokalbahn Passau-Röhrnbach in den Norddeutsch-Bayerischen Seehäfen-Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1889 einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen

die Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen.

Hannover, den 24. Januar 1891. (212)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. Februar d. J. tritt zu dem im Anhang des Breslau-Sächsischen Verband-Gütertarifes enthaltenen Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. vom Oberschlesischen Grubenbezirk nach den Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Ebersbach trans. und Warnsdorf trans. sowie Frachtsätze für die Stationen der Sächsischen Staatsbahnen: Altchemnitz, Cunewalde, Grünstädtel, Halsbrücke und Kappel. Die Sätze für diese 5 Stationen gelten bereits seit dem 15. August bezw. 1. November 1889 bezw. 18. August und 1. November 1890.

Druckabzüge sind von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 24. Januar 1891. (213)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Februar d. J. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 für die Beförderung von Gaskoks von der Station Neuwied des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) nach Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 27. Januar 1891. (214)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband. Am 1. Februar d. J. treten in Kraft:

a) der 7. Nachtrag zum Gütertarif, Heft 1, vom 15. Januar 1887,
b) der 5. Nachtrag zum Gütertarif, Heft 2, vom 15. August 1887,
c) der 2. Nachtrag zum Gütertarif, Heft 3, vom 1. August 1888,
d) der 2. Nachtrag zum Gütertarif, Heft 4, vom 1. August 1888,
e) der 2. Nachtrag zum Gütertarif, Heft 5, vom 1. Dezember 1888,
f) der 1. Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Leichen usw. vom 1. Januar 1890.

Die Nachträge enthalten verschiedenartige Aenderungen und Ergänzungen. Durch die Nachträge unter a—e werden in der Hauptsache Frachtermässigungen im Verkehre mit den Stationen Amsterdam, Dordrecht, Middelburg, Rotterdam und Vlissingen bezw. mit verschiedenen den Stationen Amsterdam, Middelburg und Rotterdam vorgelegenen Stationen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Weisskohl für die in dem Ausnahmetarif F (Gemüse) bestehenden Verkehrsbeziehungen eingeführt.

Aus den Nachträgen ist noch folgendes hervorzuheben:

Zu a) In der Verkehrsbeziehung Bremen-Noord-Scharwoude wird ein Eilstückgut - Frachtsatz eingeführt. **Zu b)** Die Station Braunschweig (Ostbahnhof) des Direktionsbezirks Magdeburg wird für die Abfertigung von Frachtgütern — nicht auch Eilgütern — und die Station Gifhorn Stadt desselben Bezirks für die Abfertigung der dem Spezialtarif III und dem Ausnahmetarif R angehörenden Artikel (in Ladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür) in den Verbandsverkehr aufgenommen, und zwar beide Stationen zu den für Braunschweig (Hauptbahnhof) bestehenden Tarifsätzen. **Zu c)** Für den Verkehr zwischen Berlin (Central-Markthalle) und Berlin (Schles. Bahnhof) einerseits und den Stationen Alkmaar, Enkhuizen, Haarlem, Helder, Hoorn, Koog-Zaandyk, Purmerend, Wormerveer und Zaandam der Holländischen Eisenbahn andererseits werden in den ordentlichen Tarifklassen Frachtsätze eingeführt bezw. die bisherigen ermässigt. **Zu d)** Die Station Grosszschocher des Direktionsbezirks Erfurt wird in den Verkehr einbezogen. **Zu f)** Die Station Spandau (Hamburger Bhf.) des Direktionsbezirks Altona wird mit den für die Station Spandau (Lehrter Bhf.) des Direktionsbezirks Magdeburg vorgesehenen Tarifsätzen in den Verkehr aufgenommen. —

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen, bei denen die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Elberfeld, den 26. Januar 1891. (215)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 19. Dezember v. J. bringen wir zur Kenntniss, dass der Hessisch-Pfälzische Gütertarif am 1. Februar d. J. zur Einführung kommt.

Mainz, den 28. Januar 1891. (216)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Für die Ueberführung von Gütern zwischen dem Bahnhofe und dem Weserhafen in Hameln und Minden, sowie im Lokalverkehr zwischen Geestemünde und Bremerhafen treten mit dem 1. April d. J. anderweite, theilweise mit Ermässigungen, in einzelnen Fällen auch mit geringen Erhöhungen verbundene Gebührensätze in Kraft. Das Nähere darüber ist demnächst bei den Güter-Abfertigungsstellen der genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 27. Januar 1891. (217)
Königliche Eisenbahndirektion.

Prager Transittarif. Am 15. Februar d. J. erscheint zum „Transittarif" der Nachtrag I. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu eröffnete Frachtenladestelle „Moravican" der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Prag, am 25. Januar 1891. (218)
Die Betriebsdirektion
der K. K. priv. Böhm. Westbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Am 1. Februar d. J. erscheint für die Rheinischen Personenverkehre der III. Nachtrag zum ersten Theil und der II. Nachtrag zum zweiten Theil des Tarifes. Diese Nachträge sind bei den Stationen einzusehen.

Mainz, den 25. Januar 1891. (219)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

6. Lieferfristen.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die bereits publizirte, ab 24. Janaur l. J. gültige Zuschlagsfrist von 3 Tagen zur Lieferungszeit im Güterverkehre mit Wien Staatsbahnhof und Stadlau loco, sowie Wien Staatsbahnhof und Stadlau transit wurde von der K. K. Generalinspektion der Oesterr. Eisenbahnen unter Z. 1939/II, d. do. Januar l. J genehmigt.

Wien, am 27. Januar 1891. (220)

7. Verdingungen.

Die Lieferung des Bedarfs an Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien für die Zeit vom 1 April 1891 bis zum 31. März 1892 soll von der unterzeichneten Direktion im Wege des öffentlichen Ausschreibungsverfahrens vergeben werden.

Angebote dieser Materialien sind bis Montag, den 16. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, mit der Aufschrift

„Lieferungsangebot auf Papier Schreib- und Zeichenmaterialien"

an unser Generalbüreau hierselbst, Am Bahnhofe 23, versiegelt und portofrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage, Vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer unserer Drucksachenverwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse Nr. 39, statt. Daselbst liegen die Bedingungen mit der Bedarfsnachweisung zur Einsichtnahme aus, können auch von dort gegen Einsendung des Kostenbetrages von 50 ₰ bezogen werden.

Die Zuschlagsfrist beträgt 14 Tage.

Erfurt, den 23. Januar 1891. (221)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1891 bis 1. April 1892 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 16. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 26. Januar 1891. (222)
Grossherzogliche Direktion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. Altersliste der Eisenbahn-Beamten, Ausgabe 1891. bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 10. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich [illegible] Mk.

Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . . [illegible] Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Str. 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum [illegible] Pf.

2100 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 4. Februar 1891.

Inhalt:

Lokomotiven und Fahrpläne.

Der zunehmende Verkehr hat bei einer Anzahl Eisenbahnverwaltungen die Frage des Baues von stärkeren Lokomotiven entstehen lassen, da die vorhandenen Maschinen nicht mehr ausreichen, insbesondere die schweren Personen- und Schnellzüge mit fahrplanmässiger Geschwindigkeit zu fahren. Sicherlich wird es durch die grössere Längenausdehnung der Lokomotiven gelingen, ihre Leistung so zu erhöhen, dass dieselben für eine Zeit lang wieder imstande sind, die stets wachsende Zuglast zu bewältigen; zweckmässig ist dieses Vorgehen jedoch keineswegs. Wir haben kürzlich an dieser Stelle wiederholt gesehen, dass in England, woselbst der Verkehr ungleich stärker ist und mehr zunimmt, als bei uns, die ungekuppelte Maschine für Schnellzüge mehr und mehr in den Vordergrund tritt, während der Personenzugdienst meist durch Tendermaschinen mit 2 gekuppelten Achsen ausgeübt wird; ja auch für Güterzüge findet die Maschine mit 2 gekuppelten Achsen — häufig nach Art der auch bei uns noch in gutem Andenken stehenden sogen. Scheerenmaschine gebaut — vielfach Anwendung. Ermöglicht wird dies durch das Prinzip, viele und kurze Züge schnell zu befördern, was durch einen möglichst grossen Ueberschuss der Lokomotivkraft über den Zugwiderstand unterstützt wird; je geringer das Zuggewicht im Verhältniss zu demjenigen der Lokomotiven ist, um so sicherer wird letztere den Zug sowohl während der Fahrt als auch bezüglich des schnellen Anhaltens beherrschen. Die Ueberlegenheit der Englischen Züge an Geschwindigkeit besteht — bei ähnlichen Gefällverhältnissen wie die unsrigen — hauptsächlichst darin, dass auf den Steigungen die grosse Kraftleistung der Lokomotive bei dem kleinen Zuge immer noch genügt, eine beträchtliche Geschwindigkeit zu erreichen und dass die folgenden Gefällstrecken mit Geschwindigkeiten von 80—100 km stündlich und darüber befahren werden, weil der Lokomotivführer den leichten Zug mit Sicherheit beherrscht.

Eine Verkürzung und entsprechende Vermehrung der Züge würde es auch uns ermöglichen, diesen Vortheil zu benutzen und so ausser vergrösserter Geschwindigkeit, welche das Publikum immer wieder fordert, eine Verbesserung der Fahrpläne zu erreichen. Alljährlich finden sich in den Zeitungen und Handelskammerberichten Klagen über schlechte Verbindungen und Anschlüsse. Der Vermehrung der Knotenpunkte der Bahnen, auf welchen Anschlüsse abgewartet werden müssen, kann nur entsprochen werden durch Vermehrung besonders der Haupt-

züge, so dass die Wartezeiten für anschliessende Züge möglichst gering ausfallen; wird dann der erste und letzte Tageszug von und nach einer Ortschaft direkt an den in der Hauptrichtung verkehrenden Zug angeschlossen, so werden sich bei genügender Zahl letzterer die zwischenliegenden Anschlüsse leicht ergeben.

Noch aus einem anderen Grunde wird mit dem jetzigen System langer und langsamer Züge in kurzer Zeit gebrochen werden müssen und zwar wegen der Unmöglichkeit der weiteren Ausdehnung unserer Bahnhöfe; eingekeilt in fürchterlicher Enge durch die wachsenden Stadttheile und Industrieanlagen, welche durch sie herangezogen werden, vermögen dieselben schon jetzt nicht mehr den Verkehr zu bewältigen, und die mit Aufwand von Millionen umgebauten und im Umbau befindlichen Bahnhöfe sind zum Schrecken ihrer Erbauer durch den jüngsten Verkehrsaufschwung bereits wieder als unzureichend zu erachten. Da kann nur das System des Paternosterwerks abhelfen, welches bei häufig wiederholten obzwar geringen Einzelleistungen doch vieles schafft. Es gilt vor allem, grosse Ansammlungen von Personen und Gütern zu vermeiden und dieselben möglichst rasch ihrem Ziele zuzuführen, und dies wird durch viele kurze Züge in jeder Weise erreicht; nicht nur, dass die direkte Geschwindigkeit dieser eine grössere ist, sondern auch die Zeit für die Abfertigung derselben wird geringer, da die Anzahl der beförderten Personen und Güter für den Zug kleiner ist.

Wenn wir das Gesagte kurz zusammenfassen, so ergeben sich die Bedingungen für eine zweckmässige und betriebssichere Bewältigung des Verkehrs wie folgt: viele schnellfahrende leichte Züge, welche mit ungekuppelten Maschinen gefahren werden; dieselben halten nur an den Knotenpunkten der Bahnen und ihnen folgen von jedem Knotenpunkte unmittelbar Personen-(Lokal-)Züge, welche von einfach gekuppelten Tendermaschinen mit unterstützter Feuerkiste befördert werden. Auf Bahnen mit nicht zu starken Steigungen wird diese letzte Lokomotivtype füglich auch zur Beförderung der zweckmässig zu verkürzenden Güterzüge und zum Rangiren dienen, so dass die Lokomotive mit 3 gekuppelten Achsen nur für Bahnen mit starken Steigungen Verwendung findet. Mit der Anzahl der gekuppelten Achsen der Lokomotiven wachsen die Reparaturkosten sowie der Verbrauch an Kohlen und sinkt die Betriebssicherheit durch Bruch und Verschleiss. Nicht also in der vielfach gekuppelten und schwerfälligen Lokomotive, welche grosse Lasten zu ziehen vermag, sondern in der Anwendung der leichtbeschwingten Lokomotive ist die Lösung der Aufgabe grosser Verkehrsbewältigung zu suchen und zu finden.

—l.

Anmerkung der Redaktion. Wir können nicht in allen Punkten den Ausführungen des Herrn Verfassers beipflichten. Die Zahl der Bahnlinien ist nicht sehr gross, wo die Verkehrsbedingungen derartige sind, dass eine so häufige Verkehrsgelegenheit geboten werden muss, wie sie im vorstehenden empfohlen wird. Wo aber diese Bedingungen vorliegen, da ist das System der schnellen und häufigen Zugfolge längst eingeführt.

Unsere Bahnen sind auch für Zwecke der Landesvertheidigung da. Glaubt der Herr Verfasser die Militärzüge, deren Länge doch nun einmal durch die Stärke der zusammengehörigen Truppenkörper bedingt wird, pünktlich befördern zu können, wenn die Zahl der Lokomotiven mit 3 gekuppelten Achsen auf unseren Bahnen verringert wird?

Bahneröffnungen im Deutschen Reiche im Jahre 1890.

Der Zuwachs, welchen das Deutsche Eisenbahnnetz durch Eröffnung neuer Linien im Jahre 1890 erfahren hat, betrug 1 129 km (gegen 1 064 km im Jahre 1889 und 1 055 km im Jahre 1888). Davon stehen 921 km unter Staatsverwaltung und 208 km unter Privatverwaltung. Hervorzuheben sind die in Baden und Württemberg eröffneten Linien, welche, insbesondere vom strategischen Standpunkte betrachtet, von grosser Bedeutung sind. Von den eröffneten Strecken sind 175 km schmalspurig. Angesichts der regen Bauthätigkeit, welche zur Zeit auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues entfaltet wird, dürfte bei günstiger Witterung im Jahre 1891 eine erheblich grössere Gesammtlänge von neuen Linien zur Eröffnung kommen, zumal in mehreren Preussischen Direktionsbezirken die für das Jahr 1890 angekündigten Eröffnungstermine nicht eingehalten werden konnten.

Die einzelnen Bahnverwaltungen nahmen, soweit uns bekannt, die folgenden Strecken in Betrieb:

1. Die Badischen Staatseisenbahnen:
   am 20. Mai die Strecken
   Leopoldshöhe-Lörrach . . . . 6,34 km
   Schopfheim-Säckingen . . . . 19,66 „
   Weizen-Immendingen . . . . 44,57 „
   zusammen 70,57 km
2. Die Bayerischen Staatseisenbahnen:
   am 14. Juni die Strecke Freilassing-Laufen . . 12,32 km
   „ 15. Juli die Strecke Hergatz-Wangen . . . 3,22 „
   „ 1. September die Strecke Zwiesel-Grafenau 31,52 „
   „ 24. November die Strecke Passau-Röhrnbach 30,55 „
   „ 20. Dezember die Strecke Neusorg-Fichtelberg . . . . 14,74 „
   zusammen 92,35 km[1])
3. Die Braunschweigische Landeseisenbahn:
   am 1. Januar das Verbindungsgeleis zwischen der Station Seesen der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Station Seesen der Preussischen Staatsbahn und am 20. September das Verbindungsgeleis zwischen dem Preussischen Staatsbahnhofe und dem Bahnhofe der Braunschweigischen Landeseisenbahn in Wolfenbüttel (0,32 km).
4. Centralverwaltung für Sekundärbahnen H. Bachstein in Berlin:
   am 3. April die nur dem Personenverkehr dienende schmalspurige Dampfstrassenbahn Darmstadt-Arheiligen (Hessische Nebenbahnen) . 4,48 km
   „ 4. Oktober die Schmalspurbahn Weinheim-Heidelberg . . . . 18,71 „
   „ 6. Oktober die Schmalspurbahn Karlsruhe-Durmersheim (Karlsruher Lokalbahnen) . . 14,66 „
   zusammen 37,85 km
5. Die Crefelder Eisenbahn:
   am 15. September die Verbindungsstrecke von Viersen (Unter-Rhaser) nach Viersen (Staatsbahnhof).
6. Die Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn:
   am 25. Dezember die Strecke Ellenberg-Kappeln 0,40 km
7. Die Eisfeld-Unterneubrunner Schmalspurbahn:
   am 1. Mai die Strecke Eisfeld-Unterneubrunn (schmalspurig) . . . . 18,00 km
8. Die Elsass-Lothringischen Reichs-Eisenbahnen:
   am 1. Oktober die Strecke Rothau-Saales . . . 16,55 km
   „ 3. November die Strecken Horburg-Markolsheim (Dampfstrassenbahn, schmalspurig) . 17,65 „
   zusammen 34,20 km
9. Die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn:
   am 1. Juni die Zweigstrecke Alexisbad-Güntersberge (schmalspurig) . . . . 12,50 km
10. Die Lokalbahn-Aktiengesellschaft (vormals Krauss & Co.) in München:
    am 30. November die Strecke Fürth-Zirndorf . 5,50 km
11. Die Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn:
    am 20. Mai die Strecke Ludwigslust-Malliss . . 20,66 km
12. Die Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn:
    am 18. Mai die Strecke Neustrelitz-Mirow . . . 22,00 km
13. Die Oberhessischen Staatseisenbahnen:
    am 1. Juni die Strecke Hungen-Laubach . . . 11,77 km
14. Die Oldenburgischen Staatseisenbahnen:
    am 1. Juli die Strecke Carolinensiel-Harle . . 2,00 km

---

[1]) Dazu kommt noch die am 9. Oktober nur für Güterverkehr eröffnete Augsburger Ringbahn (11 km), welche bei der Berechnung der Längen mit in Betracht gezogen worden ist.

15. Die Pfälzischen Eisenbahnen:
am 15. Oktober die schmalspurigen Strecken
Ludwigshafen a. Rh.-Dannstadt . . . . . 13,27 km
Ludwigshafen a. Rh.-Frankenthal . . . . 11,00 „
zusammen 24,27 km

16. Von den Preussischen Staatseisenbahnen:

a) die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona:
am 15. Februar die Strecke Glöwen-Havelberg . 9,24 km
„ 25. Mai die Strecke Gremsmühlen - Holsteinische Schweiz . . . . 3,89 „
„ 1. September die Boizenburger Hafenbahn . 12,56 „
„ 1. Dezember die Strecke Holsteinische Schweiz-Lütjenburg . . . . 13,30 „
zusammen 38,99 km

b) die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin:[1])
am 15. Mai die Strecke Puttbus-Lauterbach . . 2,28 km
„ 1. November die Strecke Reppen-Zielenzig . 30,27 „
„ 1. Dezember die Strecke Striegau-Bolkenhain 19,92 „
zusammen 52,47 km

c) die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau:
am 1. Oktober die Strecken
Freystadt-Sagan . . . . 30,52 km
Waltersdorf-Reisicht . . . . 38,36 „
Radzionkau-Karf . . . . 3,40 „ [2])
„ 15 Dezember die Strecke Glatz - Rückers-Reinerz . . . . 19,97 „
zusammen 92,25 km

d) die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg:
die Strecke Schulitz (Bahnhof)-Weichselufer . . 1,45 km

e) die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld:
am 13. Januar die Strecke Krebsöge Radevormwald . . . . 8,40 km
„ 3. Februar die Strecke Beyenburg Langerfeld 6,40 „
„ 12. Februar die Strecke Solingen - Weyersberg-Wald . . . . 6,90 „
„ 1. Mai die Strecke Warburg-Arolsen (Zweigstrecke der Bahnlinie Arnsberg - Scherfede-Warburg-Cassel) . . . . 24,80 „
„ 1. Juni die Strecke Barmen - Rittershausen-Barmen-Ober (Rh.) . . . . 3,30 „
nebst Abzweigung von dieser Strecke nach dem Rangirbahnhof Langerfeld . . . . . 0,85 „
„ 15. Juni die Strecke Birkelbach-Raumland-Berleburg (Fortsetzung der Linie Erndtebrück-Birkelbach) . . . . 12,30 „
„ 1. Juli die Strecken
Bensberg-Hoffnungsthal . . . . 11,20 „
Sarnau-Frankenberg . . . . 26,00 „
zusammen 100,15 km

f) die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt:
am 1. Mai die Strecken
Bufleben-Grossenbehringen . . . . 17,20 km
Cöthen-Aken . . . . 12,50 „
„ 15. Juli die Strecke Pratau-Torgau . . . . 41,86 „
zusammen 71,56 km

g) die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.:
am 1. Mai die Strecke Salzmünde-Saalhafen . . 0,96 km
„ 1. Juni die Strecke Berga-Kelbra - Stolberg-Rottleberode . . . . 9,52 „
„ 12. Dezember die Strecke Bieberstein-Hilders (Theilstrecke der Neubaulinie Fulda-Tann) . 14,29 „
zusammen 24,77 km

h) die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover:
am 16. Juni die Strecke Walsrode-Visselhövede 15,00 km
„ 25. August die Strecke Hannover-Walsrode . 62,00 „
zusammen 77,00 km

i) die Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln:
am 1. April die Strecke M.-Gladbach (Sp.)-Rheydt (B. M.) . . . . 3,10 km[3])
„ 1. Juni die Strecke Lindern-Heinsberg . . . 12,27 „
„ 1. Oktober die Strecken
Dülken-Brüggen . . . . 14,70 „
Euskirchen-Münstereifel . . . . 13,93 „
zusammen 44,00 km

k) die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln:[4])
am 1. April die Einführung der Emscherthalbahn in den Bahnhof Ruhrort . . . . 2,13 km
„ 1. Oktober die Strecke Wissen-Morsbach . . 11,10 „
zusammen 13,23 km

l) die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg:[5])
am 1. Juli die Strecke Gifhorn-Isenbüttel-Meine 9,52 km
„ 15. August die Strecken
Jerxheim-Nienhagen . . . . 32,88 „
Bernburg-Calbe a. S. . . . . 14,10 „
zusammen 56,50 km

17. Die Sächsischen Staatseisenbahnen:
am 15. Juli die Strecken
Freiberg-Halsbrücke . . . . 7,45 km
Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf . . . . . 11,84 „
Brand-Langenau . . . . 4,21 „
„ 15. September die Strecke Grosspostwitz-Cunewalde . . . . 8,42 „
„ 20. Oktober die Strecke Kamenz-Elstra . . 7,95 „
„ 18. November die Schmalspurbahn Mügeln-Geising . . . . 36,10 „
„ 25. November die der Zittau - Oybin - Jonsdorfer Eisenbahngesellschaft gehörigen schmalspurigen Strecken
Zittau-Oybin . . . . 12,30 „
Bertsdorf-Jonsdorf . . . . 3,80 „
„ 3. Dezember die Strecke Bautzen - Königswartha . . . . 19,87 „
zusammen 111,94 km

18. Die Wermelskirchen - Burger Schmalspurbahn:
am 1. April die schmalspurige Strecke Wermelskirchen-Burg . . . . 11,10 km

19. Die Württembergischen Staatseisenbahnen:
am 15. Juli die Strecke Wangen - Bayerische Landesgrenze . . . . 2,10 km
„ 27. November die Strecke Tuttlingen-Inzigkofen . . . . 37,10 „
zusammen 39,20 km

---

[1]) Auf der Strecke Frankfurt a/O. - Angermünde ist am 1. Juni Vollbetrieb eingeführt worden. Das 3. und 4. Geleis auf der Berliner Ringbahnstrecke Landsberger Allee - Gesundbrunnen ist am 4. Januar und das neu erbaute 2. Geleis auf der Strecke Grünau-Königs-Wusterhausen am 17. September in Betrieb genommen worden.

[2]) Die Bahnstrecke Karf-Tarnowitz (von Station 13,010 bis 20,761) mit einer Länge von 7,751 km ist am 1. Oktober ausser Betrieb gesetzt und inzwischen abgebrochen worden (vergl. Nr. 6 S. 59 d. Ztg.).

[3]) Die 2,59 km lange Bahnstrecke M.-Gladbach (Speik)-Rheydt (Morr) ist aufgehoben.

[4]) Die Anschlussbahnen von Bahnhof Essen (Rh.) nach den Zechen Friedrich-Ernestine und Königin Elisabeth sind am 1. Januar für den Vollbetrieb eröffnet worden, während die Strecke Kray-Wanne (8,81 km) am 1. Februar ausser Betrieb gesetzt wurde.

[5]) Das neuerbaute 2. Geleis der Strecke Heudeber-Wasserleben ist am 19. November dem Betriebe übergeben worden. Auf der Bahnstrecke von Vienenburg über Grauhof nach Langelsheim ist am 1. Oktober der Vollbetrieb an Stelle des Nebenbetriebes wieder eingeführt worden.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 388 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse (abgesandt am 31. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.*)

Tarifreform.

Der Abg. Broemel hat mit Unterstützung der freisinnigen Partei im Abgeordnetenhause den Antrag eingebracht: Das Haus

*) Wir machen an dieser Stelle auf einen Irrthum unseres Berichterstatters aus Bayern in Nr. 9 S. 88 d. Ztg. aufmerksam, welcher Herrn Präsidenten Wex aus Berlin bei den Versuchen betreffend die schiefe Ebene bei Neuenmarkt zugegen sein lässt, was nicht der Fall gewesen ist. Die fraglichen Versuche wurden von der Kgl. Bayerischen Regierung auf Veranlassung des Reichs ausgeführt, für welches als Reichskommissar Geh. Ober-Reg.-Rath **Streckert**, Mitglied des Reichs-Eisenbahnamts, fungirte. D. Red.

der Abgeordneten wolle beschliessen: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, die bestehenden Personen-, Gepäck- und Gütertarife einer Reform zu unterziehen, welche durch Ermässigung der Tarifsätze und Vereinfachung des Tarifsystems die Preussischen Staatsbahnen für die wirthschaftlichen Interessen des Landes in erhöhtem Maasse nutzbar macht. (Ein gleicher Antrag war bekanntlich auch in der vorigen Session vom Abg. Broemel beim Abgeordnetenhause eingebracht worden.)

Unter Hinweis auf diesen Tarifantrag des Abg. Broemel wurde die Regierung, wie der „Voss. Ztg." berichtet wird, am 31. Januar in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses um Auskunft über den Stand der Verhandlungen mit den anderen Deutschen Staaten ersucht. Ministerialdirektor Fleck theilte mit, dass diese Verhandlungen zu einem gewissen Abschluss gelangt und in den meisten Punkten eine Verständigung erzielt sei. Die Regierung habe sich dabei auf den Standpunkt der Resolution gestellt, welche die im vorigen Jahre mit dem Broemel'schen Antrage befasste Kommission angenommen habe: also allgemeine fühlbare Ermässigung der Tarife unter Vereinfachung des Systems. Zwischen Nord und Süd bestehe freilich noch eine Meinungsverschiedenheit betreffs der IV. Klasse, welche Preussen nicht fallen lassen wolle. Die Regierung sei sich wohl bewusst, dass man bei durchgreifender Reform das Risiko eines Ausfalls von 18 bis 20 Millionen Mark in den Einnahmen laufe, doch rechne sie auch auf einen gewissen Ausgleich durch Steigerung des Verkehrs. Vorbedingung des Erfolges sei allerdings, dass die Ermässigung an der richtigen Stelle und in dem richtigen Maasse vorgenommen werde, vor allem dürfe die Ermässigung nicht zu gering sein. Auf eine Vermehrung der Ausgaben durch stärkeren Bedarf an Betriebsmaterial werde man allerdings gefasst sein müssen, da die Ausnutzung der Plätze nicht erheblich steigen werde. Während im allgemeinen eine Verständigung mit den anderen Deutschen Staatsbahnen über eine Reform im Sinne der vorjährigen Resolution zu hoffen sei, habe die Regierung auch eine Ermässigung der Lokaltarife als eine besondere Maassregel in Erwägung gezogen. Der Abg. Graf v. Limburg-Stirum warnte vor Reformen, welche die Staatsfinanzen empfindlich schmälern und die Arbeiterbevölkerung noch beweglicher machen könnten; die Abgg. Broemel und Dr. Sattler begrüssten dagegen in der Darlegung des Regierungsvertreters eine erfreuliche Wendung in der Personentarifpolitik der Regierung und wünschten den Verhandlungen baldigen besten Abschluss.

Preussen: Aus dem Staatshaushalts-Etat für 1891/92.

An einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben zur Regulirung der Wasserstrassen und Förderung der Binnenschifffahrt sind im Staatshaushalts-Etat für 1891/92 vorgesehen: Zur Regulirung der Weichsel im Bereiche der Weichselstrom-Bauverwaltung und des Rheins von Bingen abwärts 2 000 000 *M.*, zur Regulirung der Warthe, der Saale und Unstrut 450 000 *M.*, zur Regulirung der Oder vom Lunower Dammhause unterhalb Küstrin bis Pätziger Theerofen. 5. Rate 50 000 *M.*, zur Wiederherstellung der Bauwerke des Klodnitzkanals und Verbesserung der Benutzbarkeit des letzteren, 4. Rate 225 000 *M.*, zur Anlage eines Sicherheitshafens bei Mülheim a. Rh., 2. Rate 100 000 *M.*, zum Neubau der Rosenbecker Schleuse, Rest 41 000 *M.*, zur Erweiterung des schmalen Grabens und zum Neubau der Pareyer Schleuse, 2. Rate 800 000 *M.*, zur Schiffbarmachung der Fulda von Münden bis Cassel, 2. Rate 900 000 *M.*, zur Regulirung der Netze, 1. Rate 1 000 000 *M.*, zur Verbesserung des Fahrwassers der Ems in der Nähe von Emden, 1. Rate 90 000 *M.*, zur Vertiefung der Fahrrinne des kanalisirten Mains von Frankfurt bis zum Rhein und Anlegung zweiter Unterhäupter bei den dortigen Schleusen, 1. Rate 1 500 000 *M.*, Staatsbeihilfe zur Herstellung eines Verkehrs- und Schutzhafens am linken Elbufer bei Barby, 100 000 *M.*, zum Neubau einer Schiffsschleuse im Oranienburger Kanal bei Pinnow, einschliesslich der Nebenanlagen, 1. Rate 250 000 *M.*, zur Herstellung einer Ufermauer am linken Spreeufer in Berlin von der Stadtbahnbrücke am Bahnhof Friedrichstrasse bis zur Weidendammer Brücke 133 000 *M.*, zur Anlage telegraphischer und Fernsprechverbindungen längs der Weichsel 92 000 *M.*, zur Anlage telegraphischer und Fernsprechverbindungen längs der Elbe 50 000 *M.*; ferner zu Seehäfen und Seeschifffahrts-Verbindungen zur Herstellung einer 5 m tiefen Fahrrinne von Königsberg durch das Frische Haff nach Pillau, 3. Rate 1 000 000 *M.*, zur Herstellung eines Sicherheitshafens bei Sassnitz, Rest 170 000 *M.*, zum weiteren Ausbau des Buhnensystems auf der Westküste der Insel Sylt, 3. Rate 130 000 *M.*, zu den Schutzbauten auf den Ostfriesischen Inseln, weitere Rate 210 000 *M.*, zur Anlegung eines Fischereihafens bei Norderney, Ergänzungsrate 112 000 *M.*, zur Erweiterung des Verkehrshafens zu Harburg, Rest 250 000 *M.*, zur Verbesserung und Vervollständigung der Hafenanlagen zu Harburg, Rest- und Ergänzungsrate 305 820 *M.*, zum Bau einer Kaimauer am linken Ufer des Hafenkanals zu Neufahrwasser, 1. Rate 200 000 *M.*, zur Vergrösserung des Hafengebiets zu Geestemünde 250 000 *M.* usw., überhaupt 11 757 920 *M.*

Betriebsergebnisse im Monat Dezember 1890.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Dezember 1890 ergibt für die 67 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 459,60 Kilometer, folgendes: Im Monat Dezember 1890 war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 37 Bahnen mit zusammen 2 975,01 km höher und bei 30 Bahnen mit zusammen 33 484,59 km (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Dezember 1890 war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 51 Bahnen mit zusammen 32 959,21 km höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 3 500,39 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Dezember 1890 das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 *M.* (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 118,83 km, so dass auf je 1 km 192 375 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Dezember 1890 das gesammte konzessionirte Anlagekapital 504 868 829 *M.* (253 997 500 *M.* Stammaktien, 71 507 000 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 179 364 329 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 2 904,50 km, so dass auf je 1 km 173 823 *M.* entfallen.

Eröffnet wurden am 1. Dezember die Strecke Striegau-Bolkenhain 19,92 km (Königliche Eisenbahndirektion Berlin), am 3. Dezember Bautzen-Königswartha 17,87 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen), am 12. Dezember Bieberstein-Hilders 14,29 km (Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.) und am 15. Dezember Glatz-Reinerz 19,57 km (Königliche Eisenbahndirektion Breslau).

Wagengestellung im Oberschlesischen Kohlenbezirk.

Der „Reichsanzeiger" bringt folgende amtliche Darlegungen der Gründe, welche der rechtzeitigen Wagenlieferung im Oberschlesischen Kohlenreviere entgegenstehen und zum Kohlenmangel führten. Derselbe berichtet hierüber wie folgt:

„Um ein Urtheil über die Ursachen der immerhin bedauerlichen Zustände zu ermöglichen, unter welchen insbesondere der Oberschlesische Kohlenbezirk seit einigen Wochen zu leiden gehabt hat, folgen nachstehend einige im wesentlichen den Veröffentlichungen des Wagenamts entnommene thatsächliche Angaben. Zunächst hat die wirkliche Abfuhr von Steinkohlen und Koks aus dem Oberschlesischen Kohlenbezirk auf dem Eisenbahnwege im Jahre 1890 11 477 460 t betragen und die Abfuhr des Jahres 1889 um 800 820 t oder 7,5 % überstiegen, nachdem schon der Versand des letzteren Jahres die Abfuhr im Jahre 1888 um 9,1 % übertroffen hatte. Die Kohlenabfuhr aus Oberschlesien stieg hiernach in den letzten beiden Jahren um mehr als 17 % gegen 1888. In den ersten 9 Monaten des Jahres 1890 wurden mit Ausnahme von 2 Wochen, in welchen zusammen nur 523 Wagen fehlten, sämmtliche rechtzeitig bestellten Wagen auch gestellt. Im Oktober fehlten an 11 verschiedenen Tagen zusammen 6 693 Wagen = 5,5 % der gestellten Wagen, theils infolge starker Inanspruchnahme der Kohlenwagen für andere Güter in allen Theilen des Landes, theils wegen unzureichender Beistellung der Oesterreichischen Bahnen, zum Theil auch (1 872 Wagen) infolge eines Betriebsunfalls, welcher 2 Tage lang die rechtzeitige Wagenzufuhr behinderte. Im November konnte bis auf 3 Tage, an welchen 10, 897 und 349 Wagen fehlten, allen Anforderungen entsprochen werden. Ebenso gelang im Dezember die völlige Befriedigung des Wagenbedarfs bis auf 6 Tage, an welchen (wohl durch Störungen auf einzelnen Strecken veranlasst) 104, 50, 634, 1 102, 30 und 21 Wagen fehlten. Im ganzen Jahre 1890 fehlten rund 10 400 Wagen = 0,9 % der Wagengestellung. Im grossen und ganzen kann daher die Wagengestellung im Jahre 1890 als eine befriedigende bezeichnet werden. Im Januar 1891 ist dagegen ein grosser Theil der rechtzeitig bestellten Wagen den Gruben nicht zugeführt worden. Der erste Mangel zeigte sich am 9. Januar, an welchem 75 Wagen fehlten; es fehlten weiter:

am 10.	Januar	595	Wagen	am 19.	Januar	239	Wagen
„ 12.	„	55	„	„ 20.	„	1 691	„
„ 13.	„	890	„	„ 21.	„	2 344	„
„ 14.	„	2 056	„	„ 22.	„	2 474	„
„ 15.	„	2 440	„	„ 23.	„	1 168	„
„ 16.	„	1 141	„	„ 24.	„	919	„
„ 17.	„	1 986	„	„ 26.	„	66	„

Diese seit Jahren nicht in ähnlichem Umfange aufgetretenen Unregelmässigkeiten sind die Folge des langandauernden strengen Frostwetters und eines Schneefalles, welcher in solcher

Stärke, Dauer und räumlichen Ausdehnung zu den Seltenheiten gehört. Der Schneefall begann am 10. und dauerte mit geringen Unterbrechungen bis zum 24. Januar; derselbe dehnte sich auf fast sämmtliche Linien des Direktionsbezirks Breslau und die angrenzenden Preussischen und Oesterreichischen Bezirke aus und war besonders im Oberschlesischen Grubenbezirk, auf der Strecke Kosel-Oderberg, sowie auf den Oesterreichischen Anschlussbahnen von Myslowitz bis Mittenwalde so bedeutend, dass auf einzelnen Strecken, namentlich Krakau - Oderberg-Ostrau-Brünn-Jägerndorf, Ziegenhals-Lindewiese, Ziegenhals-Jägerndorf bis Olmütz und auf der in Glatz anschliessenden Linie nach Dittersbach der Betrieb zeitweise ganz eingestellt werden musste. Die erste Folge dieser Betriebseinstellungen und der Stockungen auch auf anderen östlichen Bahnstrecken war die, dass auf den Bahnhöfen Ratibor und Kosel, auch in Breslau, Kreuzburg und Tarnowitz eine bedeutende Anhäufung beladener Wagen eintrat, welche keinen Abfluss fanden. Dieselbe Ursache behinderte auch den Zufluss leerer Wagen, welche in grossen Mengen auf den Vorstationen des Grubenbezirks aufgehalten werden mussten. Die Rangirarbeiten wurden durch meterhohen Schnee, den Tausende von Arbeitern vergeblich fortzuschaffen bemüht waren und andauernden Schneefall, welcher alle Räumungsarbeiten wieder vergeblich machte, fast unmöglich. Am 19. Januar wurden den Gruben 4177 Wagen zur Beladung gestellt, von welchen aber nur 2764 Wagen an dem gleichen Tage beladen aus dem Grubenbezirk abgefahren werden konnten. In der Zeit vom 10. bis 22. Januar war der Zufluss von Wagen um fast 2000 grösser als die Abfuhr. Ein grösserer als der vorhandene Wagenbestand hätte die eingetretenen Unregelmässigkeiten nicht abzuwenden vermocht, deren hauptsächlichster Grund eben in der Sperrung der Abfuhrstrecken und der erschwerten Bewegung der Wagen auf den Rangir- und Uebergangsstationen zu suchen ist. Die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven sank bei den ungünstigen Witterungsverhältnissen auf die Hälfte, so dass mit der gleichen Anzahl Züge nur die Hälfte der beladenen Wagen abgefahren werden konnte. Nach Aufhören des Schneefalles sind auch die Leistungen wieder gewachsen; die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen, welche am 22. noch 2474 betrug, sank am 23. auf 1168 und am 26. (Montag) auf 66, an welchem Tage über 4500 Wagen wieder rechtzeitig gestellt werden konnten. Immerhin bleibt es zweifelhaft, ob selbst die grössten Anstrengungen des Personals, welches sich durch nicht genug anzuerkennende Aufopferung hervorgethan hat, imstande sein werden, schon in der nächsten Zeit regelmässige Wagenzufuhr und Abfuhr zu sichern, da der Lauf der Wagen noch auf manchen Strecken behindert ist und Lokomotiven wie Wagen infolge zahlreicher Radreifenbrüche und vielfacher Beschädigungen durch die abnormen Witterungseinflüsse in grosser Zahl reparaturbedürftig geworden sind, auch neue Betriebsunterbrechungen einzelner Strecken der östlichen Bezirke durch Schneefall in den letzten Tagen noch gemeldet wurden."

Konferenz der Eisenbahnabtheilung des Grossen Generalstabes.

Am 28. v. Mts. fand im Generalstabsgebäude eine grössere Konferenz der Eisenbahnabtheilung des Grossen Generalstabes, behufs Vorlegung und Besprechung der Eisenbahnfahrpläne für den Mobilmachungsfall statt. An derselben nahmen ausser den in jener Abtheilung beschäftigten Herren die zu diesem Zwecke hier eingetroffenen ersten Generalstabsoffiziere der Provinzial-Armeekorps und die Eisenbahn-Linienkommissare theil.

Oldenburg: Aus dem Landtage.

Dem am 29. v. Mts. wieder zusammengetretenen Landtage ist seitens der Grossherzoglichen Staatsregierung eine Vorlage wegen Erweiterung der Verkehrsanlagen in Nordenham zugegangen. Die Staatsregierung beantragt, der Landtag wolle für die Pier- und sonstigen Anlagen in Nordenham (wesentliche Vervollständigung der Geleisanlagen des Bahnhofs, sowie der Lokomotivschuppen mit Wasserstation usw.) 650000 ℳ bewilligen und sich damit einverstanden erklären, dass diese Summe im Wege der Anleihe zu möglichst niedrigem Zinsfuss für Rechnung des zu errichtenden Eisenbahnbaufonds aufgebracht werde. Für den Fall, dass wider Erwarten die Errichtung eines Eisenbahnbaufonds nicht zur Ausführung kommen sollte, behalte die Staatsregierung sich anderweite Anträge wegen Beschaffung der Mittel vor.

Eröffnung der Schmalspurbahn Karlsruhe-Spöck.

Am 29. Januar ist die 16,0 km lange, von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen H. Bachstein betriebene Schmalspurbahn Karlsruhe (Lokalbahnhof)-Spöck mit den Stationen Karlsruhe neuer Friedhof, Hagsfeld, Büchig, Blankenloch, Stutensee, Staffort, Friedrichsthal und Spöck dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist die an der Berlin-Görlitzer Bahn gelegene Station Gross-Köris, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, für den beschränkten Stückgutverkehr eröffnet worden (vergl. Bekanntmachung in Nr. 8 S. 80 d. Ztg.).

Direktionsbezirk Elberfeld. Der an der Bahnstrecke Krebsöge-Radevormwald belegene Haltepunkt Heide ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Mit dem 1. April d. J. werden die Abfertigungsbefugnisse der Station Sulzbach (Grube), welche bisher für den Verkehr von Wagenladungsgütern eröffnet war, auf die Abfertigung von Kohlensendungen in Wagenladungen beschränkt (vergl. Bekanntmachung in Nr. 9 S. 91 d. Ztg.).

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die an der Bahnstrecke Erndtebrück-Raumland-Berleburg gelegene Eisenbahnstation Aue hat die Bezeichnung „Aue-Wingeshausen“ und die an der Bahnstrecke Sarnau-Frankenberg gelegene Station Frankenberg die Bezeichnung „Frankenberg (Hessen-Nassau)“ erhalten.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Die provisorische Einnahme im Jahre 1890 beträgt aus dem Personen- und Gepäckverkehre 221547 ℳ gegen 217886 ℳ im Vorjahre, aus dem Güterverkehre 1265529 ℳ gegen 1216699 ℳ und aus sonstigen Quellen 160493 ℳ gegen 182000 ℳ, überhaupt 1647569 ℳ gegen 1616585 ℳ im Vorjahre.

Am Schlusse des Jahres 1890 betrug das gesammte konzessionirte Anlagekapital 21600000 ℳ, welches aus 18000000 ℳ Stammaktien und 3600000 ℳ Prioritäts-Stammaktien besteht.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Der Rechnungsabschluss für das Jahr 1890 gestattet wie im Vorjahre die Vertheilung einer Dividende von 5 % auf die Prioritäts-Stammaktien und von $4^1/_2$ % auf die Stammaktien.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Am 12. d. Mts. findet die diesjährige ordentliche Generalversammlung statt (vergl. Bekanntmachung Nr. 8 S. II d. Ztg.).

Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft.

Das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Glückstadt veröffentlicht den nachstehenden Abschluss.

Ende Juni 1890 betrugen die

I. Aktiva: Anlage der Bahn von Elmshorn-Itzehoe 3057750 ℳ, Anlage der Bahn von Itzehoe-Heide 6083550 ℳ, diverse Debitores 6845 ℳ, Bekleidungsmaterialien 12433 ℳ, Baumaterialien für Kanalbahn 347988 ℳ, Baurechnung der Koogsbahn 400207 ℳ, Bahnverwaltung 151344 ℳ, Baurechnung Heide-Ribe 14170660 ℳ, Baurechnung Kanalbahn 292940 ℳ, Erneuerungsmaterialien 94511 ℳ, Erweiterungen der Bahnanlagen 76849 ℳ, Königliche Seehandlungs-Sozietät in Berlin, Einlösungskonto 7032 ℳ, Effektenkonto 1421254 ℳ, allgemeine Verwaltung 72673 ℳ, Königliche Seehandlungs-Sozietät in Berlin 771386 ℳ, Reparaturwerkstatt 49847 ℳ, Materialien 231099 ℳ, Baurechnung Bredebro-Lügumkloster 297386 ℳ, Transportverwaltung 250276 ℳ, Kassa 107652 ℳ, Vereinsbank in Hamburg, Altonaer Filiale 149859 ℳ, zusammen 28053539 ℳ.

II. Passiva: Aktienkapital Elmshorn-Itzehoe 2416500 Mark, Aktienkapital Itzehoe-Heide 6083550 ℳ, Aktienkapital Heide-Ribe 7000650 ℳ, Anlehen von der Provinz Schleswig-Holstein 160000 ℳ, Prioritätsanleihe von 1884 8457500 ℳ, Kapitalkonto des Reservefonds 110734 ℳ, Reservefonds (Baarkonto) 1370 ℳ, Kapitalkonto des Erneuerungsfonds 568565 ℳ, Erneuerungsfonds (Baarkonto) 78587 ℳ, Westholsteinische Eisenbahngesellschaft 500 ℳ, Betriebsrechnung 3071 ℳ, Kautionen 716 ℳ, Depositen 488830 ℳ, Bilanz-Reservefonds 81991 Mark, Dividenden 19793 ℳ, Zinsen der Prioritätsanleihe von 1884 2230 ℳ, Güterverkehr 616938 ℳ, Amortisationskapital 34315 ℳ, Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen usw. 11767 ℳ, Personen- und Gepäckverkehr 371969 ℳ, Erträge aus Veräusserungen 5970 ℳ, sonstige Einnahmen 22225 ℳ, Vorzugsanleihe von 1889 1500000 ℳ, Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 12768 ℳ, ausgelooste Prioritätsobligationen von 1884 3000 ℳ, zusammen 28053539 ℳ.

Casseler Stadt-Eisenbahn.

Der von der Direktion für das Betriebsjahr 1889/90 erstattete Bericht weist eine weitere Zunahme des Verkehrs nach. Befördert wurden in der Zeit vom 1. Oktober 1889 bis dahin 1890 insgesammt 918717 Personen gegen 898263 im Vor-

jahre und 705430 im Jahre 1884/85. Seit Bestehen der Bahn ist der Verkehr mithin um 30 % gestiegen. Nach Deckung der Betriebskosten und den erforderlichen Abschreibungen verbleiben rund 1700 *M.* Ueberschuss, welche zur Verminderung des seitherigen Ausfalles verwendet werden. Eine Verzinsung des Anlagekapitals ist indessen für absehbare Zeit noch nicht in Aussicht, da die im Vergleich zu allen anderen Städten sehr niedrigen Fahrpreise und die gestiegenen Betriebskosten erst bei weiterer sehr erheblicher Zunahme des Verkehrs eine Verzinsung ermöglichen.

Ruhrbrücke bei Westhofen.

Wie angekündigt, fuhr am 26. d. Mts. der erste Probezug trotz des gegenwärtigen Hochwassers über die wiederhergestellte Ruhrbrücke bei Westhofen. Die Zerstörung derselben fand bekanntlich durch das Hochwasser am 24. November statt und es ist mithin trotz der grossen Kälte in 2 Monaten gelungen, ein Geleise mittelst endgültiger eiserner Ueberbauten auf 2 hölzernen Pfeilern wiederherzustellen. Der ins Flussbett gestürzte Bogen der ersten Oeffnung musste mittelst Winden und Flaschenzügen wieder gehoben werden, während ein 35 m weit fortgetriebener Bogen auseinandergenommen, auf ein Aufstellungsgerüst gehoben und neu aufgestellt werden musste. Die Trümmer des umgestürzten steinernen Strompfeilers waren der Errichtung der beiden Holzpfeiler, deren Pfähle 1 m tief in den Felsen unter dem Flussbett eingerammt worden sind, hinderlich und mussten durch Baggermaschinen und Taucher entfernt werden, was mit grossen Schwierigkeiten verbunden war. Die Brücke ruht nun auf den beiden Holzpfeilern, die als Ersatz für den umgestürzten Steinpfeiler errichtet sind. Die Holzpfeiler sind durch besondere eiserne Fangträger verbunden, auf welchen die beiden Ueberbauten aufgelagert sind. Bei der Probefahrt am 26. d. Mts. mittelst zweier belasteter Güterzüge war an den hölzernen Pfeilern nicht die geringste Spur einer Einsenkung bemerkbar. Die Pfeiler vermögen mit den davor stehenden doppelten gewaltigen Eisbrechern selbst dem grössten Hochwasser und Eisgange zu widerstehen.

Aufhebung der freien Fahrt auf der Dampfschiffstrecke Cuxhaven-Helgoland.

Nach Verstaatlichung der Unterelbeschen Eisenbahn ist die von der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft mittelst eines eigenen Dampfers unterhaltene Dampfschiffverbindung zwischen Cuxhaven und Helgoland beim Verkaufe des Dampfers in Privatbetrieb übergegangen. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover, Nachfolgerin der Unterelbeschen Eisenbahn-Gesellschaft, ist nicht in der Lage, freie Fahrt auf dieser Dampfschiffstrecke zu bewilligen oder Gesuchen um Erstattung des Fahrgeldes zu entsprechen.

Hamburg-Altonaer Pferdebahngesellschaft.

Die Gesellschaft vertheilt für das Jahr 1890, wie im Vorjahre, eine Dividende von 13 %.

Lokalbahn Mori-Arco-Riva.

⊙ Seit einiger Zeit machen auch in Tirol immer mehr Bestrebungen sich geltend, welche auf die Erbauung von Lokaleisenbahnen gerichtet erscheinen und in dieser Hinsicht auch bereits Erfolge aufzuweisen haben. Es ist noch nicht lange her, dass an der Nordgrenze Tirols die Achenseebahn eröffnet wurde und nun ist von den vielen seither hüben und drüben vom Brennerpass aufgetauchten Projekten für allerlei Thal- und Bergbahnen wieder ein Eisenbahnbau, und zwar diesmal im tiefsten Süden des Landes, eröffnet worden.

Gerade der südlichste Theil von Tirol ist bis jetzt im allgemeinen wohl mit guten Strassen versehen, von Bahnlinien jedoch ist es im Trentino seit einer Reihe von Jahren bei dem einzigen, durch das Etschthal von Nord nach Süd führenden Schienenstrange geblieben, während weiter draussen im Lande eine Querbahn nach der andern in Betrieb gesetzt wurde, sodass heute in Deutschtirol überhaupt nur noch e i n e grössere Bahn, nämlich die Vingstauer Bahn von Meran nach der Schweizergrenze der Ausführung harrt. — In Italienisch Tirol sind es nun vorzüglich 2 Bahnstrecken, welche schon seit längerer Zeit weitere Kreise beschäftigen und zwar die Valsuganabahn, von Trient in südöstlicher Richtung durch das Suganathal nach Italien und dann die Eisenbahn von Mori über Arco nach Riva zum Gardasee. Arco war bis jetzt der einzige von den 3 Südtiroler Kurorten, der vom Eisenbahnweltverkehr abgeschlossen erschien und nur auf der staubigen Landstrasse erreicht werden konnte. Auch Riva und das ganze Sarcathal betheiligte sich schon seit jeher sehr lebhaft an den Bestrebungen zur Erbauung einer Eisenbahn, um damit einen Anschluss an die Südbahn, an das Etschthal und überhaupt an die Aussenwelt gegen Norden zu erzielen. Die Angelegenheit, welche auch so manchmal schon ziemlich nahe bis zum Punkte der Ausführung gediehen war, verzögerte sich jedoch infolge von mancherlei Einwendungen der betheiligten Orte und wegen anderweitiger Hindernisse immer wieder, bis schliesslich mit Erlass vom 13. November 1889 dem Ingenieur Rudolf Stummer Ritter von Traunfels in Wien die Konzession zum Bau der Gardaseebahn ertheilt wurde, worauf am 8. Juni 1890 in Bozen die Aktiengesellschaft: „Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee“ sich konstituirte und den Bozener Bankier Sigism. Schwarz zum Präsidenten des Verwaltungsraths wählte. Das Kapital der Gesellschaft für den Bau (mit Einschluss der Kosten für den Fahrpark, der Interkalarzinsen und eines Reservefonds von 15000 fl. wurde im ganzen auf 967000 fl. festgesetzt. Der Bau wurde nun rasch in Angriff genommen und unter der Leitung des Oberingenieurs Herrn Julius Mühleisen auch so energisch durchgeführt, dass die Eröffnung schon vor einigen Wochen stattgefunden hätte, wenn nicht durch die abnormen Witterungsverhältnisse des heurigen Winters die Bauvollendung etwas verzögert worden wäre. Die Gardaseebahn war im Anfang eigentlich als eine Strassenbahn projektirt gewesen, indem von der im ganzen 24,5 km langen Strecke blos etwa 4 km für eigenen Unterbau in Aussicht genommen waren, während für die ganze übrige, noch etwa 20 km lange Linie die Bahn auf der Landstrasse geführt werden sollte. Statt dessen wurde nun aber in Wirklichkeit der neue Schienenstrang blos 5 km weit auf der Strasse, im übrigen durchwegs auf eigenem Unterbau hergestellt, sodass also von einer „Strassenbahn“ jetzt keine Rede mehr sein kann. Was ferner die Steigungsverhältnisse anbelangt, so beträgt die durchschnittliche Steigung 28 auf 1000 Fuss. Die Bahnlinie zweigt in der Station Mori (194 m Seehöhe) von der Südbahn ab und übersetzt zunächst bei Ravazzone den Etschfluss auf einer Brücke, welche vor einigen Jahren von der Regierung als Strassenbrücke gebaut wurde. Diese mit einer Spannweite von 70 m angelegte Brücke musste, um auch als Bahnbrücke benutzbar zu werden, eine Eisenverstärkung von insgesammt 80000 kg erhalten; während des Verkehrs der Bahnzüge wird die Brücke zur Vermeidung von Unglücksfällen für Wagen und Fussgänger durch die Aufsichtsorgane abgesperrt.

Vom Etschfluss weg führt die Linie zur Haltestelle M o r i B o r g a t a 3 km (Ort Mori) und dann gegen Westen zur ersten, 227 m hochgelegenen Station L o p p i o (4 km). Nun folgt die höchst interessante Strecke am Südufer des einsamen, von einer Felsenwildniss umringten Loppiosees mit seinen Inseln, hinüber nach N a g o (6 km), von welcher Station sodann die Bahn der neuen Strasse folgend, in nördlicher Richtung nach O t t r e s a r c a (5 km) und A r c o (2 km) hinunter sich zieht, da die Olivenstadt an der Sarca blos eine Seehöhe von 91 m besitzt. Von Arco gehts dann südwestlich durch die Thalfläche hin an der Haltestelle S a n T o m a s o (2 km) vorüber nach R i v a (3 km), der im Lago di Garda sich spiegelnden Endstation der jüngsten aller Alpenbahnen. Auf der ganzen Linie übersetzt die Bahn, von der oberwähnten grossen Etschbrücke und von etwa 30 kleinen Steinobjekten abgesehen, auf 8 eisernen Brücken eine Anzahl kleiner Bäche, dabei nimmt aber blos die Sarcabrücke bei Arco eine grössere Bedeutung für sich in Anspruch, indem dieselbe bei einer Spannweite von 45 m ein Gesammtgewicht von 70000 kg besitzt.

Der F a h r p a r k besteht aus 3 Tenderlokomotiven (System Krauss) mit 130 Pferdekräften aus der Fabrik Krauss & Co. in Linz. Die Maschinen führen die Namen: Arco, Riva und Lago di Garda. Für den Personentransport stehen 11 Salon-Durchgangswagen I. und III. Klasse zur Verfügung. Sämmtliche Wagen sind mit Achsen von Bessemerstahl, ferner mit Sprengringen, sowie mit Spindel- und Vacuumbremsen versehen. Die elegant ausgestatteten Personenwagen besitzen Dampfheizung und Luftventilatoren, welche, nach System Wolperth an der Decke angebracht, weder Rauch noch Russ in das Innere des Kupees einlassen. Als Betriebsdirektor fungirt Oberingenieur Mühleisen, als Verkehrsleiter Ingenieur von Stadler in Arco. Nach dem nun festgesetzten Fahrplan verkehren täglich 4 Züge von Mori bis Riva und ebenso viele in entgegengesetzter Richtung, sowie ausserdem noch nach Erforderniss ein Nachmittags-Lokalzug zwischen Arco und Riva. Die Fahrzeit beträgt für die ganze Strecke 1 Stunde und 29 Minuten und zwar von Mori bis Arco 1 Stunde und 13 Minuten und von Arco bis Riva ¼ Stunde. Die Fahrpreise betragen von Station Mori bis Riva für die I. Klasse 1,23 fl. und für die III. Klasse 74 kr. Retourbillets haben wesentliche Preisermässigung; ein Abonnement von 25 Fahrkarten ist um ⅓ billiger; ausserdem gibt es 3 Monatsabonnements. Für den Frachtverkehr ist ein genauer Tarif festgestellt. Die Züge haben Anschluss an die Gardasee-Dampfer in Riva einerseits und an die Südbahnzüge in Mori andererseits und darin liegt die weitere Bedeutung der neuen Bahnlinie, eine Bedeutung, welche wesentlich über den lokalen Verkehr und über die blosse Verbindung des Sarcathales mit dem Etschthale hinausgeht. Es wird nämlich durch Benutzung der Gardaseebahn und der Seeschiffahrt eine ziemlich in Betracht fallende Ab-

kürzung für den Reiseverkehr von Tirol und vom Norden überhaupt nach Südwest-Italien erzielt, die gegenüber der Fahrt über Ala und Verona nach Mailand usw. ungefähr 40 km beträgt und auch mit einer reinen Reisekosten-Ersparung von 3–4 fl. verbunden ist. Es ist deshalb nicht zu zweifeln, dass diese Eisenbahn nach ihrer am 29. Januar d. J. erfolgten Betriebseröffnung einer sehr lebhaften Benutzung sich erfreuen werde.

Brennmaterialien-Frequenz der Stadt Berlin im Jahre 1890.

Nach einer uns mitgetheilten, seitens der Verkehrskontrole II der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin aufgestellten Zusammenstellung sind im Jahre 1890 in Berlin mit der Eisenbahn bezw. auf dem Wasserwege eingegangen bezw. versandt worden:

Nr.	Benennung der Eisenbahnen	Steinkohlen, Koks und Darrsteine						Braunkohlen u. Darrsteine			
		Englische	Westfälische	Sächsische	Oberschles.	Niederschles.	zusammen	Böhmische	Preuss. und Sächs. Darrsteine	Preuss. und Sächs. Kohlen	zusammen
		in Tonnen									
	I. Empfang.										
1	Berliner Ringbahn	70	45 020	621	185 606	75 403	306 720	20 564	65 081	252	85 897
2	Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	—	17 640	—	282 224	82 050	381 914	—	32 420	4 702	37 122
3	Ostbahn	—	4 290	—	28 337	20	32 647	—	18 447	3 118	21 565
4	Berlin-Görlitzer Eisenbahn	—	1 800	—	142 942	5 231	149 973	—	146 975	1 050	148 007
5	„ -Anhalter „	—	3 504	310	71 343	3 168	78 325	—	133 639	2 333	135 972
6	„ -Blankenheimer Eisenbahn	—	30	—	15 411	1 342	16 793	—	10 030	80	10 110
7	„ -Dresdener Eisenbahn	—	2 300	934	37 008	30	40 272	201 760	90 770	80	292 610
8	„ -Potsdamer „	—	43 689	—	15 437	570	59 696	—	960	20	980
9	„ -Lehrter „	—	20	—	49 934	1 395	51 349	—	4 401	30	4 431
10	„ -Hamburger „	1 111	—	—	139 275	37 624	178 010	10	3 480	40	3 530
11	„ -Stettiner „	587	16 081	—	41 954	9 821	68 443	—	23 220	111	23 331
12	„ -Nordbahn	—	1 950	—	82 306	6 434	90 690	—	48 169	590	48 759
13	Wasserstrassen	109 371	1 670	—	189 510	—	300 551	19 693	100	9 128	28 921
	Summe des Empfanges	111 139	138 004	1 865	1 281 287	223 088	1 755 383	242 027	577 674	21 534	841 235
	Hiervon ab die den nicht im Weichbilde von Berlin liegenden Ringbahnstationen zugeführten Mengen	60	37 450	341	47 340	23 950	109 141	13 287	23 910	50	37 247
	Bleibt Summe des Empfangs	111 079	100 554	1 524	1 233 947	199 138	1 646 242	228 740	553 764	21 484	803 988
	II. Versand.										
1	Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	10	1 760	10	523	—	2 303	5 617	5 440	—	11 057
2	Ostbahn	—	3 480	—	3 022	10	6 512	3 068	2 641	476	6 185
3	Berlin-Görlitzer Eisenbahn	120	640	—	66	—	826	23	10	79	112
4	„ -Anhalter „	11	35	—	3 066	—	3 112	—	200	—	200
5	„ -Blankenheimer Eisenbahn	30	—	—	15 411	1 342	16 783	955	20	—	975
6	„ -Dresdener Eisenbahn	10	130	—	23	—	163	—	—	—	—
7	„ -Potsdamer „	10	110	23	3 886	100	4 129	13 967	1 405	30	15 402
8	„ -Lehrter „	1 220	—	430	39 644	970	42 264	5 871	2 850	50	8 771
9	„ -Hamburger „	—	—	80	60 851	584	61 515	8 284	4 200	30	12 514
10	„ -Stettiner „	20	9 941	20	602	40	10 623	7 868	5 970	190	14 028
11	„ -Nordbahn	40	10	20	38 410	1 474	39 954	5 704	15 950	310	24 964
12	Wasserstrassen	3 714	160	—	47 223	—	51 097	50	5 647	—	5 697
	Summe des Versands	5 185	16 266	583	212 727	4 520	239 281	51 407	44 333	1 165	96 905
	Es verblieben im Jahre 1890 in Berlin	105 894	84 288	941	1 021 220	194 618	1 406 961	177 333	509 431	20 319	707 083
	Im Jahre 1889 blieben in Berlin	110 986	87 853	2 071	938 909	180 138	1 319 957	196 193	462 518	20 191	678 902
	Mithin in 1890 gegen 1889	— 5 092	— 3 565	— 1 130	+ 82 311	+ 14 480	+ 87 004	— 18 860	+46913	+ 128	+ 28 181

Die Spurweiten in den Ländern Englischer Zunge.

In den Spalten des „Moniteur des intérêts matériels“ ist jüngst zwischen zwei Ingenieuren ein Zweikampf über die Frage der „Voll- und Schmalspur“ mit der Feder ausgefochten worden. Da diese Frage in Deutschland bereits zu einem gewissen Abschlusse gediehen ist, uns auch der Umfang jener Erörterungen deren unverkürzte Wiedergabe verbietet, zumal sie zum nicht geringen Theile den Lesern dieser Zeitung nichts Neues bieten, so beschränken wir uns darauf, aus jenen interessanten Erörterungen eine Reihe von geschichtlichen Thatsachen über die Entwickelung der Spurweite in England sowie in seinen ehemaligen und jetzigen Kolonien wiederzugeben.

I. England.

Als es sich um den Bau der Eisenbahn von London nach Bristol handelte, veranlasste Brunel die Wahl der Spurweite von 7 Fuss (2,13 m); andere Bahnen, namentlich in den östlichen Grafschaften nahmen verschiedene Spurweiten an und da sich zugleich die Spurweite von 1,435 m entwickelte, gab es auf dem Eisenbahnnetz eine grosse Anzahl Punkte, wo eine Unterbrechung der Spurweite (break of gauge) stattfand. Die Nachtheile, welche sich aus dem Umsteigen der Reisenden und der Umladung der Güter ergaben, riefen eine Bewegung hervor, die sich ziemlich schnell dem Parlament mittheilte; Cobden im Hause der Gemeinen und Lord Dalhousie im Oberhause verlangten die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses, die im Jahre 1845 angeordnet wurde.

Bei der Prüfung der beiden Spurweiten ging die von 1,435 m (damals in England als Schmalspur bezeichnet) siegreich aus dem Kampfe hervor; denn obwohl man anerkannte, dass die Breitspur den Lokomotivbau-Ingenieuren einen freieren Spielraum lasse, so stellte der Ausschuss doch fest, dass die Spur von 1,435 m keineswegs den Fortschritt ausschliesse, ihn vielmehr nur schwieriger mache, dass aber die Kunst über diese Schwierigkeiten triumphiren könne, wofür der Beweis durch die seitens der Vollspurverfechter erzielten Ergebnisse geliefert wurde. Zugleich erkannte man an, dass die Vollspur in grösserem Einklang mit den gewöhnlichen Bedingungen des Güterverkehres stehe, da die bis zu einem gewissen Punkte von der Spurweite abhängige Tragfähigkeit der Güterwagen bei der Vollspur den Handelsgewohnheiten und somit der Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel besser als bei der Breitspur entspreche.

Bereits zu jener Zeit (1845) gab es Eisenbahnen mit Spurweiten von weniger als 1,435 m, beispielsweise in Belgien die Antwerpen-Genter und einige andere Bahnen, doch waren sie nur vereinzelt und man darf glauben, dass die Nachtheile, gegen die man sich in England so lebhaft aufgelehnt hatte, zum Theil die Veranlassung waren, dass in dem Zeitraum von 1845 bis 1870 keine Schmalspurbahnen gebaut wurden. Im Jahre 1861 wurde von der Französischen Regierung ein Ausschuss eingesetzt, um Mittel ausfindig zu machen, welche zum Bau von Nebenbahnen einen lebhaften Antrieb geben könnten; Eugen Flachat, eins der hervorragendsten Mitglieder dieses Ausschusses verfocht durchaus die Anwendung der Schmalspur, aber das aus den Verhandlungen hervorgegangene Lokalbahngesetz von 1865 hatte keinen praktischen Erfolg.

Die Bewegung zu Gunsten der Schmalspurbahnen fängt in Wirklichkeit erst im Jahre 1869 an. Die Festiniog-Eisenbahn war im Jahre 1832 zur Beförderung der Ausbeute eines Steinbruchs nach dem Hafen Port-Madoc mit einer Spurweite von 0,597 m gebaut worden; bei einer Länge von 22,6 km wurde die Zugförderung ursprünglich durch Pferde besorgt, im Jahre 1863 wurde aber die Pferde- durch die mechanische Kraft ersetzt und 1869 gestattete die Verwendung von Fairlielokomotiven neben dem Güterdienst auch den Personenverkehr unter sehr annehmbaren Bedingungen einzurichten. Ein finanzieller Erfolg fast ohne Gleichen krönte den Versuch; im Jahre 1874 beförderte die Festiniogbahn 150 714 Reisende und 145 141 t Güter. Die Begeisterung, welche dieser Erfolg erweckte, übertrug sich sofort weiter in England durch zahlreiche Abhandlungen, die für eine weniger breite Spur als die von Stephenson angenommene Spur von 1,435 m eintraten.

Man konnte in jenem Augenblick das Netz der Stammbahnen (trunk lines) oder der grossen Verkehrsadern als vollendet betrachten und es blieben nur die Abzweigungen, die in die weniger fruchtbaren und bevölkerten Gebirgsgegenden eindringen sollten, herzustellen; nach demselben Plan wie die Stammbahnen gebaut, mussten die Zweigbahnen (branch lines) kostspielig und wenig ertragreich werden. Es wurde daher das Beispiel der Festiniog-Eisenbahn von allen denen angeführt, welche die Annahme der Schmalspur für diese Zweigbahnen wünschten.

„Jeder Zoll, welcher der Spurweite über das für den Verkehr unbedingt nothwendige Maass hinzugefügt wird — erklärte R. F. Fairlie im Jahre 1870 vor der Britischen Vereinigung in Liverpool — vermehrt die Baukosten, zugleich aber das Verhältniss der todten Last und die Kosten der Personenbeförderung; er erfordert also höhere Tarife und drückt die Nutzwirkung der Bahn herab."

Durch Gesetz vom 18. August 1846 wurde die Spurweite der Eisenbahnen für England ausschliesslich der Grafschaften Cornwallis, Devon, Dorset und Somerset auf 1,435 m, für Irland auf 1,60 m festgesetzt. Am 31. Juli 1868 wurde ein neues Eisenbahngesetz erlassen, dessen Abschnitt V „Leichte Eisenbahnen" (Light Railways) betitelt ist und dem Handelsamt (Board of Trade) gestattet, behufs Ermässigung der Baukosten der Zweigbahnen ihnen grosse Erleichterungen zu bewilligen, vorausgesetzt, dass die Fahrgeschwindigkeit 25 Meilen (40 km) in der Stunde nicht überschreitet und dass kein Rad einen höheren Schienendruck als 4 t ausübt.

Dieses Gesetz blieb ohne Wirkung; denn alle als leichte Bahnen gebauten Linien wurden nach einander in gewöhnliche Bahnen umgebaut. Die sie betreibenden Gesellschaften fanden, dass die Verpflichtung, für sie besondere Fahrbetriebsmittel anzuschaffen, und die Unmöglichkeit, bei starkem Güterandrang die gewöhnlichen Wagen auf sie übergehen zu lassen, bei weitem nicht durch die Ersparnisse, welche die vom Handelsamt bewilligten Erleichterungen zu erzielen erlaubten, aufgewogen würden. Da diese Bahnen vollspurig hergestellt worden waren, so hatten die Gesellschaften keine Mühe, sie ihren anderen Linien bezüglich des Oberbaues, der Einfriedigungen, Signale usw. ähnlich zu machen.

Man muss annehmen, dass die Erinnerung an den Kampf zwischen der Spurweite von 1.435 m und der von 2,13 m noch jetzt lebhaft ist und dass die Engländer noch immer die Nachtheile der von Wyndham 1843 als eine Handelsgefahr erster Grösse bezeichneten Umladung fürchten; denn die einzigen Schmalspurbahnen sind die Festiniog- und die Nord-Wales-Eisenbahn, welche dieselbe Spurweite von 1 Fuss 11¼ Zoll besitzen und zusammen 36 Meilen (58 km) messen.

Ein in dieser Beziehung recht bezeichnender Vorgang spielte sich im Jahre 1885 ab, als der Herzog von Sutherland, ein warmer Anwalt der Schmalspur, die in Nordschottland gelegenen Städte Wick und Thurso vermittelst einer seine eigene Grafschaft durchschneidenden, 84 Meilen langen Bahn mit der Eisenbahn von Dingwall nach Strome-Ferry, welche Schottland von Osten nach Westen, also im gebirgigsten und wenigst bevölkerten Theile durchschneidet, verbinden wollte. Für die letztgenannte Bahn waren nach den Aufzeichnungen ihres Oberingenieurs Joseph Mitchell zwei Entwürfe aufgestellt: der erste für eine Bahn von 3 Fuss 6 Zoll (1,067 m) Spurweite mit Vignoleschienen von 45 Pfund Gewicht auf 1 Yard (24,5 kg auf 1 m) und mit 7 Fuss langen Querschwellen von 8 × 4 Zoll Querschnitt, welche in Entfernungen von 3 Fuss auf einer 15 Zoll (0,38 m) dicken Bettungsschicht ruhen sollten; die geringsten Krümmungshalbmesser waren auf 200 m, die stärksten Steigungen auf 20 mm auf 1 m und die stärkste Belastung der Brücken durch die rollende Last auf ²/₃ der für Vollspurbahnen zugelassenen Grenze festgesetzt. Der zweite Entwurf bezog sich auf eine Vollspurbahn mit Schienen von 35 kg, Krümmungshalbmessern nicht unter 300 m und mit Erfüllung aller Vorschriften des Handelsamtes für Hauptbahnen. Die von einer der angesehensten Baugesellschaften gemachten günstigsten Forderungen betrugen für die Schmalspurbahn etwa 44 650 Frcs., für die Vollspurbahn 61 200 Frcs. für das Kilometer; trotz dieses Unterschiedes von 16 550 Frcs. zu Gunsten der Schmalspur entschied sich die Gesellschaft doch für die Vollspur, weil sie sich nicht den Nachtheilen der Güterumladung auf ihrer Anschlussstation an die Hochlandbahn aussetzen mochte. Infolgedessen wählte der Herzog von Sutherland auch für die Linie Wick-Thurso die Vollspur und opferte lieber seine der Schmalspur günstige Ueberzeugung auf, als in seinem Gebiete eine nicht direkt mit dem Schottischen Bahnnetz verbundene Bahn zu haben.

Irland besitzt etwa 150 km Schmalspurbahnen, die fast sämmtlich in der Grafschaft Larne liegen. An leichten Bahnen führt das Handelsamt in seinen Aufzeichnungen für 1889 sieben Linien mit einer Gesammtlänge von 148 Meilen (234 km), die sämmtlich vollspurig sind, auf. Im Jahre 1873 sollte eine dieser leichten Bahnen, welche 55 Meilen (88 km) lang war, von dem bekannten Ingenieur Price Williams gebaut werden; man fragte ihn, ob nicht die Wahl der Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll geboten sei. Aus dem von ihm ausgearbeiteten Anschlage ergab sich zwar, dass der Bau einer Schmalspurbahn für die Meile 207—04 £ (3 215 Frcs. für das Kilometer) weniger Kosten verursachen werde, als derjenige einer Vollspurbahn (1,60 m), dass aber die niedrigeren Unterhaltungskosten der letzteren, zu 5 % kapitalisirt, zu Gunsten der Vollspurbahn einen Unterschied von 267—41 £ für die Meile (4 152 Frs. für das Kilometer) ergeben würden, wodurch sich die Gesellschaft veranlasst fühlte, die Vollspur zu wählen.

Mehrmals hat das Englische Parlament Gesetze zur Erleichterung des Bahnbaues in Irland beschlossen; namentlich das Gesetz vom 10. August 1866, das den Staatsschatz zur Bewilligung von zeitweiligen Vorschüssen ermächtigt, ferner am 20. Juli 1864 Railways construction facilities Act, am 2. August 1880 Relief of Distress amendment Act und im Jahre 1884 Tramways and Public Companies amendment Act. Keines dieser Gesetze gestattet den Bau von Eisenbahnen mit einer Spurweite von weniger als 5 Fuss 3 Zoll (1,60 m).

Im Jahre 1887 wurde ein Ausschuss behufs Prüfung der Frage eingesetzt, ob es angängig sei, für die in Zukunft zu bauenden leichten Bahnen die Anwendung der Schmalspur zu gestatten. Das Ergebniss dieser Prüfung spiegelt sich in folgenden Ausführungen eines Vortrags, den Wolf Barry — ein Mitglied jenes Ausschusses — vor dem Verein der Civilingenieure in London gehalten, wieder: „Vor einigen Jahren hatte der Statthalter von Irland unter der Einwirkung des Gedankens an die Vortheile, welche die Schmalspur bieten könnte, denjenigen, welche derartige Eisenbahnen bauen wollten, eine bedeutendere Prämie geboten, als denen, die leichte Bahnen mit der Irländischen Vollspur zu bauen wünschten, indem die Regierung für die Baukosten der Schmalspurbahnen einen gewissen Ertrag gewährleistete, dagegen diejenigen Konzessionswerber, welche leichte Bahnen vollspurig bauen wollten, die Lasten der Mehrkosten, welche die Vollspurbahn gegenüber der Schmalspurbahn verursachte, allein tragen liess. Diese Maassregel veranlasste einige Gesellschaften, Bahnen mit 3 Fuss Spurweite herzustellen, über welche der Ausschuss in seinem 1888 erschienenen Bericht nähere Mittheilungen macht. Nach gewissenhafter Untersuchung und unter Berücksichtigung der von den zuständigsten Ingenieuren mit grosser Sorgfalt gemachten Schätzungen fand der Ausschuss, dass wenn man die fraglichen mit einer Spurweite von 3 Fuss herzustellenden 10 Linien von zusammen 202 Meilen (325 km) Länge vollspurig (1,60 m) bauen würde, der Unterschied der kilometrischen Baukosten von 4 750 bis 7 750 Frcs. betragen würde. Dagegen müsse man aber in Betracht ziehen, dass die Fahrbetriebsmittel jeder Schmalspurbahn nicht im Verhältniss zu dem Durchschnittsverkehr, sondern zu dem voraussichtlichen Höchstverkehr stehen müssen und dass die aus diesem Grunde zu machende Ausgabe die bei den Baukosten zu erzielenden Ersparnisse völlig ausgleichen würde."

Als Grundzug dieser Betrachtungen findet man, dass die Englischen Ingenieure fast einstimmig die Einführung einer neuen Spurweite in ein Land, dessen Bahnnetz schon zum grössten Theil hergestellt ist, verdammen und die Schmalspur nur ausnahmsweise zulassen.

II. Nordamerika.

Die ersten in den Vereinigten Staaten von Nordamerika und in Kanada hergestellten Bahnen hatten die von Stephenson angenommene Spurweite von 1,435 m. Als Brunel und seine Parteigänger die Vortheile einer breiteren Spurweite bezüglich des leichteren Lokomotivbaues und der grösseren Widerstandsfähigkeit der Züge geltend machten, wurden ihre Gedanken jenseits des Atlantischen Ozeans günstig aufgenommen und man sah mehrere Bahnen, besonders die Eriebahn, die Grosse Kanadische Trunkbahn, die Ohio- und Mississippibahn eine Spurweite von 6 Fuss (1,829 m) annehmen. Auch andere Bahnen wählten, ohne gerade so weit zu gehen, Spurweiten von mehr als 4 Fuss 8½ Zoll; im einzelnen finden sich solche von 5½ Fuss, 5 Fuss und 4 Fuss 10 Zoll. Die Eisenbahnen der Südstaaten hatten meistens die Spurweite von 5 Fuss (1,524 m) gewählt und man hat behauptet, dass die Sklavenfrage dieser Entscheidung nicht fremd sei; in der That war das Ergebniss, dass auf allen an der Grenze der Sklavenstaaten gelegenen Stationen Umladung bezw. Umsteigen nöthig war und man Aussicht hatte, die Sklaven, welche mit der Eisenbahn entwischen wollten, leichter abfassen zu können.

Es dauerte nicht lange, so wurden die Nachtheile der Umladung fühlbar; die breitspurigen Bahnen sahen, wie sich der Durchgangsverkehr den gleichlaufenden, etwas längeren Linien zuwendete, ebenso wie in Europa Baden und Holland, die anfangs eine etwas breitere Spurweite als 1,435 m gewählt hatten, zusehen mussten, wie die Waaren, die ihr Gebiet hätten berühren müssen, einen Umweg machten und eine etwas längere Linie wählten, um von der Umladung verschont zu bleiben. Im Jahre 1870 ernannte der Staat Massachussets einen Ausschuss, um zu untersuchen, welches die beste zu wählende Spurweite wäre. Das Aufsehen, das die Ergebnisse der Festiniogbahn erregten, hatte sich auch Nordamerika mitgetheilt und fand es zur Annahme der Schmalspur günstiger als England; denn man stand dort unter dem Eindrucke des Krachs mehrerer Breitspurbahnen. „Von den 4 000 Meilen (6 400 km) Breitspurbahnen, welche gegenwärtig in unserm Lande vorhanden sind — erklärte Brooks vor dem Untersuchungsausschuss von Massachussets — kenne ich nur eine, die nicht zu einem unvermeidlichen Zusammenbruch verurtheilt ist, und die dank dem Durchgangsgüterverkehr, für den eine dritte Schiene hergestellt ist, 2 bis 3 % Zinsen vertheilt; ohne diese dritte Schiene würde sie wie die andern zu Grunde gehen müssen."

Seitdem sind alle Bahnen der Vereinigten Staaten und Kanadas, welche mit einer breiteren Spur als 1,435 m hergestellt worden waren, in Vollspurbahnen umgebaut und der Sieg, den jenseits des Atlantischen Ozeans die Vollspur über die Breitspur errungen, hat die Beschlüsse des Englischen Untersuchungsausschusses von 1845 nur bekräftigt.

Nachdem die Vollspur im Streit mit der Breitspur die Oberhand behalten, trat sie ebenfalls auf dem Gebiete der Vereinigten Staaten mit der Schmalspur in den Kampf um die Oberherrschaft ein. Der im Jahre 1871 von dem Gesetzgebungs-Ausschuss über die Schmalspurbahnen erstattete Bericht empfiehlt diese mit folgenden Worten: „Dort, wo wirthschaftliche Bahnen allein möglich sind, gestattet die Wahl der Schmalspur die Anlagekosten etwa um die Hälfte herabzudrücken, ohne dass die erforderliche Nutzwirkung geschwächt würde." Dank der Gunst, mit der die in England bezüglich der Festiniogbahn aufgestellten Grundsätze aufgenommen und dank zugleich der Unterstützung, die diese Gedanken durch die Beschlüsse des Ausschusses von Massachussets fanden, konzessionirte man in den Vereinigten Staaten in dem Zeitraum von 1871—1875 nicht weniger als 7 973 Meilen Schmalspurbahnen und während des Jahres 1876 machte man in verschiedenen Theilen der Vereinigten Staaten die Vorarbeiten für etwa 5 000 fernere Meilen. Man konnte also zu jener Zeit vorhersehen, dass es nach Verlauf eines gewissen Zeitraumes wenigstens 13 000 Meilen (mehr als 20 000 km) Schmalspurbahnen geben werde.

Das bemerkenswertheste dieser sogen. wirthschaftlichen Eisenbahnnetze war das der Denver- und Rio Grande Eisenbahn; es erstreckte sich über den ganzen Staat Kolorado und entwickelte sich ungeheuer schnell. Zu Beginn 1880 zählte es nur 346 Meilen und 1884 betrug seine Länge (einschl. der in Utah gepachteten Linie) 1 679 Meilen (2 703 km), während am 1. Januar 1890 die eigenen Linien der Gesellschaft 2 494 km lang waren.

Von dem ganzen Besitzstande der Schmalspurbahnen ist nichts übrig geblieben; sie sind von dem Gebiete der Vereinigten Staaten und Kanadas nach einander verschwunden. Am längsten, und zwar bis zu Beginn des Jahres 1890, hat sich die Denver und Rio Grande Eisenbahn gehalten; gebrochen in dem Kampfe, den sie gegen die Central Pacificbahn hatte aushalten wollen und bedroht andererseits von der Süd-Pacificbahn, die im Begriff stand, ihr den Rest ihres Durchgangsverkehrs zu entziehen, hat sie es vorgezogen, sich mit der letztgenannten Gesellschaft zu verständigen und beschlossen, die gewöhnliche Spurweite anzunehmen. Seit 1. Juni 1890 verkehren die Züge der Süd-Pacificbahn auf ihrer umgeänderten Hauptlinie zwischen Ogden und Grand Junction; bereits im September 1890 sollte der Umbau des ganzen Netzes in eine Vollspurbahn vollendet sein und damit sind — wie die „Railroad Gazette" die Mittheilung dieses Ereignisses schliesst — die Tage der Schmalspurbahnen gezählt, denn keine andere Gesellschaft wird in Zukunft daran glauben, dass es wirthschaftlich ist, Bahnen, die für einen bedeutenden Verkehr bestimmt sind, mit einer Spurweite von 3 Fuss zu bauen.

Gegenwärtig gibt es in den Vereinigten Staaten und in Kanada mehr als 180 000 Meilen (etwa 300 000 km) Eisenbahnen, und zwar sämmtlich vollspurig. Indem die Parteigänger der Schmalspurbahnen die finanziellen Misserfolge der Breitspurbahnen den durch ihre Spurweite verursachten höheren Anlagekosten zuschrieben und indem sie die von ihnen für die Schmalspurbahnen angefachte Begeisterung für deren Bau ausnutzten, haben sie in den Vereinigten Staaten auf unwiderlegliche Weise gezeigt, dass die Spurweite von 1,435 m biegsam genug ist, um sowohl den Bau von Bahnen erster Ordnung als auch den von vollkommenen Nebenbahnen zu gestatten.

(Schluss folgt.)

Personalnachrichten.

Josef Ritter von Pollanetz †.

Aus Wien erhalten wir die schmerzliche Kunde von dem am 28. Januar erfolgten Hinscheiden des K. K. Ministerialraths, Ritters der eisernen Krone pp., Herrn Josef von Pollanetz. Der Verblichene hat bekanntlich während einer langen Reihe von Jahren dem Oesterreichischen Handelsministerium angehört, und sein Name ist mit der gedeihlichen Entwickelung des Oesterreichischen Eisenbahnwesens auf's innigste verknüpft. Aber die hervorragenden Verdienste des hochbegabten Mannes reichen über die Grenzen seines engeren Vaterlandes weit hinaus: wer die Geschichte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und des Berner Uebereinkommens kennt, weiss recht wohl, wieviel der internationale Verkehr dem Hingegangenen zu verdanken hat.

In unermüdlicher Pflichttreue hat v. Pollanetz seinem anstrengenden Berufe obgelegen, und selbst das schwere körperliche Leiden, mit welchem er zu kämpfen hatte, konnte ihn nicht abhalten, noch vom Krankenzimmer aus bis kurz vor seinem Tode die letzten Kräfte dem aufreibenden Dienste zu widmen.

Dem Oesterreichischen Eisenbahnwesen erwächst durch den Hingang des hochverdienten Beamten eine tiefe, schwer auszufüllende Lücke. Deutschland hat an dem Verblichenen einen warmen Freund verloren, dessen dankenswerthe Bemühungen um Aufrechterhaltung möglichster Einheitlichkeit der Eisenbahneinrichtungen in den beiden stammverwandten Reichen es nicht vergessen wird. Den Freunden aber, von welchen er zu früh scheiden musste, wird das Andenken an den charaktervollen, liebenswürdigen Mann stets theuer sein.

G . . . . . r.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Hoyaer Eisenbahn. Der Betrieb musste am 27. v. Mts., Abends, wegen Ueberfluthung der Strecke eingestellt werden. (223)

2. Verkehrswiederaufnahme.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Eisenbahnschiffbrücke bei Maximiliansau wurde gestern und diejenige bei Speyer heute dem Verkehr wieder übergeben.

Ludwigshafen am Rhein,
den 28. Januar 1891. (224)
Die Direktion. v. Lavale.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 21. v. Mts. in Nr. 7 der Vereinszeitung (Inser. Nr. 162) bringen wir ferner zur allgemeinen Kenntniss, dass wegen neuerlicher Schneeverwehung am 19. d. Mts. in der Strecke Kanizsa-Pragerhof der Personenverkehr, in der Strecke Steinbrück-Agram der Frachtenverkehr, am 20. c. in der Strecke Neustadt-Oedenburg, Kanizsa-Barcs, Stuhlweissenburg-Budapest der

Personenverkehr und in der Strecke Wien-Mödling der Frachtenverkehr, in der Strecke Mödling-Laxenburg, Mödling-Neustadt, Liesing-Kaltenleutgeben, Steinamanger-Güns, Stuhlweissenburg-Uj-Szöny der Gesammtverkehr, in der Strecke Stuhlweissenburg-Budapest der Frachtenverkehr wieder eingestellt werden musste.

Dagegen wurde wieder aufgenommen: am 18. c. in der Strecke Matzleinsdorf-Unter-Hetzendorf und am 19. c. in der Strecke Wien-Neustadt der Frachtenverkehr.

Am 21. c. in der Strecke Mödling-Neustadt, Liesing-Kaltenleutgeben der Personenverkehr, am 22. c. in der Strecke Neustadt-Oedenburg, Oedenburg-Steinamanger, Steinamanger-Kanizsa und Mödling-Laxenburg der Personenverkehr, in der Strecke Wien-Mödling, Mödling-Neustadt, Steinbrück-Agram der Frachtenverkehr, in der Strecke Kanizsa-Barcs, Kanizsa-Pragerhof, Mödling-Laxenburg, Steinamanger-Güns, Stuhlweissenburg-Budapest der Gesammtverkehr, am 23. c. in der Strecke Kanizsa-Stuhlweissenburg der Personenverkehr, in der Strecke Neustadt-Oedenburg, Oedenburg-Steinamanger, Steinamanger-Kanizsa, Liesing-Kaltenleutgeben der Frachtenverkehr, in der Strecke Meidling-Pottendorf-Grammat-Neusiedl-Neustadt, Stuhlweissenburg-Uj-Szöny der Gesammtverkehr, am 26. c. in der Strecke Stuhlweissenburg-Kanizsa der Frachtenverkehr.

Wien, am 29. Januar 1891. (225)

---

4. Güterverkehr.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Es wird darauf hingewiesen, dass die Frachtsätze der Getreidetarife von den Russischen Bahnen über Grajewo nach Königsberg etc. entsprechend dem vor Abnahme der Sendungen von dem Empfänger zu unterzeichnenden Reverse nur für solche Sendungen in Anwendung kommen, für welche die vorgeschriebenen Bescheinigungen über die erfolgte seewärtige Ausfuhr spätestens innerhalb sechs Monate, vom Tage der Ankunft auf der Bestimmungsstation gerechnet, beigebracht werden. Soweit die Sendungen noch dem Zoll unterliegen, muss die seewärtige Ausfuhr unter zollamtlicher Kontrole erfolgen und solches bescheinigt sein.

Direktion. (226H&V)

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 1. Februar d. J. ab wird die Station Grafenberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif Nr. 16 für die Beförderung von Gaskoks nach Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen und der Württembergischen Staatseisenbahnen mit den für die Station Barmen bestehenden bezüglichen Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 29. Januar 1891. (227)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr Oesterreich-Riesa-Elbkai. Am 15. Februar 1891 wird für die Beförderung von rohem Schwefel in Ladungen von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen zwischen Riesa-Elbkai und Josefihütte, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, ein Frachtsatz von 1,48 ℳ für 100 kg eingeführt.

Dresden, den 29. Januar 1891. (228)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Februar d. J. wird die Station Karlsruhe, Mühlburger Thor zu den für Station Karlsruhe Hauptbahnhof gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 3 (Steinkohlen, Kokes usw.) aufgenommen.

Karlsruhe, den 23. Januar 1891. (229)
Generaldirektion.

Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen und der Oldenburgischen Staatsbahn. In Betreff der Verpackung von gemünztem Gelde bei Aufgabe in Wagenladungen treten am 1. Februar d. J. im oben bezeichneten Verkehr ergänzende Bestimmungen in Kraft, über welche auf Erfordern seitens der Güter-Abfertigungsstellen Auskunft ertheilt wird.

Berlin, den 29. Januar 1891. (230MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Staatsbahn-Verkehr Breslau-Erfurt. Am 10. Februar d. J. gelangt der Nachtrag XXV zum Gütertarif zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und zu den besonderen Tarifvorschriften, Tarifkilometer für neu aufgenommene Stationen, abgeänderte Entfernungen, Ergänzungen der Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen.

Soweit durch letztere Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben vom 25. März dieses Jahres ab.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 30. Januar 1891. (231)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Nassau-Elsass-Lothringischen Verkehr sowie im Verkehr zwischen Stationen der unterzeichneten Verwaltung einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und der Main-Neckarbahn (Südwestdeutsche Tarifhefte 3 und 4) andererseits — jedoch mit Ausschluss des sich über Badisches Gebiet bewegenden Verkehrs — wird für „Langholz" des Spezialtarifs II bei Verladung auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen vom 1. Februar d. J. ab die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung mindestens jedoch für 10000 kg für jede Sendung berechnet.

Strassburg, den 26. Januar 1891. (232)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gebührenberechnung für Tränkung von lebenden Thieren in Berlin (Potsdamer Bahnhof) und Halle a. S. Für die auf den Stationen Berlin, Potsdamer Bahnhof, und Halle a. Saale stattfindende Tränkung von lebenden Thieren wird vom 1. April d. J. ab, ohne Unterschied zwischen ganzen Ladungen und Theilladungen, eine Gebühr von 2 ℳ für jeden Wagen erhoben.

Magdeburg, den 30. Januar 1891. (233)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Steinkohlen- etc. Verkehr. Die Stationen Willebroeck (Raccordement de Nayer) der Eisenbahn von Malines nach Terneuzen wird mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab in die Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. im vorbezeichneten Verkehr (Heft III vom 1. Januar 1889 und Heft IV vom 1. Oktober 1888) mit direkten Frachtsätzen aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betr. Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 30. Januar 1891. (234)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterr. Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Zucker. Am 15. Februar l. J. tritt ein Ausnahmetarif für Transporte von Zucker aller Art (mit Ausnahme von Rohzucker) bei Aufgabe von mindestens 5000, bezw. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen

a) von Stationen der Oesterr. Nordwestbahn u. Süd-Nordd. Verbindungsbahn, der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Ges., sowie Brünn (K. F. N. B.) einerseits nach Stationen der Aussig-Teplitzer, Böhm. Westbahn, Buschtêhrader Bahn und K. K. Oesterr. Staatsbahnen andererseits,

b) von Stationen Oesterr. Eisenbahnen nach den Wiener Bahnhöfen, Wien-Lagerhaus der Stadt Wien, Wien-Lagerhaus und Freilager am Schüttel sowie Marchegg loco u. transit

in Wirksamkeit.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1/1. 1889 aufgehoben. Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 30. Januar 1891. (235)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Borkalk (Boraxkalk), Boracit (Stassfurtit) bei Aufgabe resp. bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Bodenbach und Tetschen nach Wien gelangen bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1891 im Kartirungswege die Frachtsätze der Klasse A zur Anwendung.

Wien, am 28. Januar 1891. (236)

Elbeumschlags-Verkehr. Für Mineralwasser treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im a) Rückvergütungswege, b) Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Komarom-Ujszöny	a) 3,00 ℳ b) 2,39 „
Nach Schönpriesen-Umschlag von Komarom-Ujszöny	a) 2,95 „ b) 2,34 „
Nach Dresden-Elbkai von Komarom-Ujszöny	a) 3,35 „ b) 2,74 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 28. Januar 1891. (237)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Wr. Verbindungsbahn. Ausgabe von Schüler- und Arbeiter-Abonnementkarten. Vom 1. März 1891 an, werden für den Verkehr innerhalb der Wr. Verbindungsbahn (Praterstern-Favoriten) unter den in der Kundmachung Z 6565/C I ex 1889 enthaltenen Bedingungen, Schüler- und Arbeiter-Abonnementkarten zu den nachverzeichneten Preisen ausgegeben und werden die für derlei Karten zwischen Meidling und Wien (Hauptzollamt) sowie den Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn bestehenden Preise wie nachstehend herabgesetzt:

Von und nach	Wien Hauptzollamt			Meidling		
	Schüler-Abonnementkarten pr. Monat		Arbeiter-Abonnementkarten pr. Woche	Schüler-Abonnementkarten pr. Monat		Arbeiter-Abonnementkarten pr. Woche
	II.	III.	III.	II.	III.	III.
	Klasse					
	Gulden Oe. W. Noten					
Wien Hauptzollamt	—	—	—	5,—	3,75	0,90
Praterstern, Radetzkyplatz, Rennweg, Arsenal, Favoriten	4,—*	3,—*	0,72*	5,—	3,75	0,90
Meidling	5,—	3,75	0,90	—	—	—

*) Diese Preise gelten auch für den Verkehr zwischen den Haltestellen der Wr. Verbindungsbahn unter einander.

Wien, am 24. Januar 1891. (238)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft, auch als betriebsführende Unternehmung für den Personenverkehr auf der Wr. Verbindungsbahn.

Vom 1. April 1891 ab findet eine bahnseitige Personen- und Gepäcküberführung in Breslau zwischen dem Oberschlesischen und dem Freiburger Bahnhofe nicht mehr statt; es gelangen infolge dessen auch die Fahrkarten, welche zu dieser Ueberführung berechtigen, mit diesem Zeitpunkte zur Aufhebung.

Breslau, den 30. Januar 1891. (239)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Lieferfristen.

Deutsch-Italienischer Verband. Nachdem die Gotthardbahn infolge Schweizerischen Bundesgesetzes vom 1. Januar 1891 an den Frachtgüter-Dienst an Sonn- und Festtagen eingestellt hat, werden die Lieferfristen für gewöhnliche Frachtgüter, welche an Sonn- und Festtagen auf dem Netze sich befinden, um einen Tag verlängert. Als Festtage im Sinne des vorstehenden gelten: Neujahrstag, Charfreitag, Auffahrtstag und Christtag.

Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard.

Strassburg, den 27. Januar 1891. (240)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

7. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Nachstehende zum 2. Januar 1887 zur baaren Rückzahlung gekündigte 4% Braunschweigische Eisenbahn-Prioritätsobligationen von 1881 (II. Em.), welche mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe I Nr. 12 bis 20 abzuliefern sind, sind noch nicht zur Einlösung gelangt:

Nr. 984 3455 3456 5057 5058 5059 5060.

Die Einlösung dieser Werthpapiere erfolgt durch die Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen in Magdeburg und in Berlin (Abtheilung für Werthpapiere — Leipzigerplatz 17).

Gleichzeitig fordern wir die Inhaber derjenigen Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Braunschweigischen Eisenbahn-Prioritätsobligationen, welche entweder gegen Staatsschuldverschreibungen umgetauscht oder auf den ermässigten Zinsfuss von 4% abgestempelt werden müssen, hierdurch auf, diese Obligationen zum Umtausch bezw. zur Abstempelung an die hiesige Königliche Eisenbahn-Hauptkasse einzureichen.

Magdeburg, den 30. Januar 1891. (241)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verdingungen.

Die Lieferung des Bedarfs an Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1891 bis zum 31. März 1892 soll von der unterzeichneten Direktion im Wege des öffentlichen Ausschreibungsverfahrens vergeben werden.

Angebote dieser Materialien sind bis Montag, den 16. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, mit der Aufschrift

„Lieferungsangebot auf Papier Schreib- und Zeichenmaterialien"

an unser Generalbüreau hierselbst, Am Bahnhofe 23, versiegelt und portofrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage, Vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer unserer Drucksachenverwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse Nr. 39, statt. Daselbst liegen die Bedingungen mit der Bedarfsnachweisung zur Einsichtnahme aus, können auch von dort gegen Einsendung des Kostenbetrages von 50 ₰ bezogen werden.

Die Zuschlagsfrist beträgt 14 Tage.

Erfurt, den 23. Januar 1891. (242)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1891 bis 1. April 1892 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 16. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 26. Januar 1891. (243)

Grossherzogliche Direktion.

(Schluss der amtlichen Bekanntm. S. II.)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Amtliche Bekanntmachungen.
(Schluss.)

9. Verkauf von Altmaterialien.

Der Verkauf der aufgekommenen Altmaterialien (Schienen, Kleineisenzeug etc.) findet

Dienstag, den 10. Februar 1891, Vormittags 11½ Uhr,

im diesseitigen Verwaltungsgebäude statt, bis zu welchem Termine Preisgebote einzureichen sind.

Verzeichnisse und Bedingungen sind gegen Einsendung von 25 ₰ für Schreibgebühren von uns zu beziehen, können auch in unserem Amtszimmer eingesehen werden.

Dessau, im Januar 1891. (244)

Königlich Preussisches Eisenbahn-Betriebsamt.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Werkzeugfabrik von J. E. Reinecker in Chemnitz i. S. bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 11. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bez[illegible] Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 7. Februar 1891.

Inhalt:

Der Mitteldeutsche Eisenbahnverband, seine Gründung und Fortentwickelung.

Ein Gedenkblatt zu dessen 40jährigem Bestehen von W. St. . . .

Der Mitteldeutsche Eisenbahnverband kann mit Eintritt des Jahres 1891 auf 4 Jahrzehnte seines Bestehens und seiner Thätigkeit zurückblicken.

Der Zeit seiner Entstehung nach wird dieser Verband der zweite (der erste war soviel uns bekannt der Norddeutsche) der nach und nach gegründeten zahlreichen Deutschen Eisenbahnverbände sein; an Umfang des Verkehrsgebietes und der Aufgaben dürfte demselben aber wohl der erste Platz gebühren.

Da diesem Verbande von jeher die Aufgabe zugefallen ist, die Verkehrs- und Tarifverhältnisse der Gebiete Nord- und Süddeutschlands in einen ausgleichenden Zusammenhang zu bringen, so ist das 40jährige Bestehen gerade dieses Verbandes gewiss als ein Markstein in der Geschichte des Deutschen Eisenbahn-Verkehrswesens anzusehen und werth, rückblickend betrachtet zu werden.

Hat doch der Mitteldeutsche Eisenbahnverband in vieler Hinsicht und zu einer Zeit, wo das Tarifwesen und die Beförderungsverhältnisse noch keinerlei feste Grundlage und gleichgeartete Entwickelung enthielten, auch die direkten Verkehrsbeziehungen sich aufs Engste begrenzten, zur Ausgestaltung des Deutschen Eisenbahntarif- und Verkehrswesens, zur Förderung und schnellen Entwickelung der direkten Verkehrsbeziehungen und damit zur Hebung der heimischen Industrie und des nationalen Wohlstandes überhaupt nicht unwesentlich beigetragen. Darum ist auch mit Recht seine Bedeutung s. Z. so hoch geschätzt worden, dass die fortlaufende Entwickelung desselben in den ersten Jahren Gegenstand einer mehrbändigen, durch den Druck in engeren Kreisen der Eisenbahnverwaltungen veröffentlichten Geschichtsschreibung gewesen ist. Dem Mitteldeutschen Verbande wird für alle Zeiten das Verdienst bleiben, der erste gewesen zu sein, welcher den unmittelbaren Güteraustausch und die unmittelbare Personenbeförderung zwischen Nord- und Süddeutschland, verbunden mit mancherlei werthvollen Betriebseinrichtungen, ermöglicht und weiter ausgebaut hat. Es kann nicht bezweifelt werden, dass hierdurch der Norden mit dem Süden Deutschlands nicht allein in Beziehung auf die gleichmässige Gestaltung des Eisenbahnwesens in erfolgreiche engere Berührung gebracht, sondern dass damit auch zur Belebung der Idee der engeren wirthschaftlichen Zusammengehörigkeit beider beigetragen worden ist. Insbesondere glauben wir aber annehmen zu dürfen, dass es für die vielen „Männer vom Dampf“, die ihre Kräfte längere oder

kürzere Zeit auch den Einrichtungen und Bestrebungen des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes gewidmet haben, insbesondere soweit sie jetzt noch im Berufe stehen, nicht ohne Interesse sein wird, die Erinnerung an diese Thätigkeit aufzufrischen. Diese Gesichtspunkte haben Anlass zu den folgenden Aufzeichnungen über die Gründung und Fortentwickelung des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes gegeben.

Die erste formelle Anregung zur Bildung gab die Direktion der Thüringischen Eisenbahn in Erfurt im Anfange des Jahres 1851. In einem Schreiben „Erfurt vom 4. August 1851“ an die Verwaltungen der Kurfürst Friedrich Wilhelm-Nordbahn, der Main-Weserbahn und der Königlich Preussisch-Westfälischen Staatsbahn konnte bereits zum Abschluss der Bildung eines Verbandsverhältnisses und zu regelmässigen Konferenzen, worin die gemeinschaftlichen Interessen besprochen und gemeinschaftliche Maassregeln in Berathung gezogen werden sollten, eingeladen werden. Die erste dieser Konferenzen fand am 11. August 1851 in Cassel statt, in welcher von der Thüringischen, Kurfürst Friedrich Wilhelm-Nord- und der Main-Weserbahn (die Westfälische Bahn hatte es zunächst abgelehnt, dem Verbande beizutreten) beschlossen wurde:

einen Verband zu bilden, welcher den Namen Mitteldeutscher Eisenbahnverband führen sollte, — diesem Verbande aber den Zweck zu geben, Vereinbarungen zu vermitteln, um den Verkehr von Aachen über Düsseldorf und Elberfeld, zwischen Basel und Hamburg, von Berlin und Dresden für die verbundenen Bahnen zu gewinnen.

An dieser ersten Konferenz haben ausweislich der betreffenden Niederschrift theilgenommen:

1. seitens der Direktion der Thüringischen Eisenbahn:
   deren Vorsitzender Herr Graf von Keller,
   Herr Betriebsdirektor und Oberingenieur Mons;
2. seitens der provisorischen Centraldirektion der Main-Weserbahn:
   deren Vorsitzender Herr Berginspektor Thomas,
   Herr Oberingenieur Eyssen;
3. seitens der Direktion der Friedrich Wilhelm-Nordbahn:
   deren Vorsitzender Herr Bezirksdirektor Sezekorn,
   Herr Landsyndikus Dirks,
   Herr Betriebsdirektor Haas,

welche Herren hiernach als Begründer des Verbandes anzusehen sind. Von denselben weilt, so viel uns bekannt, nur noch einer, nämlich der Herr Graf von Keller, unter den Lebenden, welcher jedoch schon seit längeren Jahren nicht mehr im Eisenbahnwesen, sondern in einem anderen Wirkungskreise thätig ist.

Ist nach dem vorstehenden Beschlusse anscheinend die Absicht, sich einen bestimmten Verkehrstheil möglichst zu sichern, in erster Reihe Veranlassung zur Gründung des Verbandes gewesen, so muss doch von vornherein anerkannt werden, dass auch die damit verbundenen Pflichten voll und ganz erfüllt wurden und die Wahrung des allgemeinen und öffentlichen Interesses damit stets Hand in Hand gegangen ist.

Der Direktion der Thüringischen Bahn wurde die formelle Begründung und die Geschäftsführung des neuen Verbandes übertragen, welche letztere auch ununterbrochen bis zum heutigen Tage in den Händen dieser Verwaltung bezw. der später an deren Stelle getretenen Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt verblieben ist. Neben den alsbald vereinbarten Verbandssatzungen sowie den entsprechenden Tarifmaassnahmen traf man allmählich, aber in rascher Folge, auch Vereinbarungen über die gegenseitige Benutzung der Wagen, deren Reparaturen und den Kostenausgleich für beide, ferner bezüglich des im direkten Verkehre von den Expeditionen und den Centralbüreaus einzuhaltenden Abfertigungs- und Rapportirungsverfahrens, sowie betreffs der Abrechnungslegung über den Verbandsverkehr und dessen Einnahmen. Es wurde ein besonderes Verbands-Abrechnungsbüreau in Erfurt errichtet und der Erfurter Direktion unterstellt, welches erst im Jahre 1884 zur Auflösung gelangte, als die Abrechnungslegung über den Verbandsverkehr mit dem inzwischen in Hannover errichteten Central-Verkehrsabrechnungsbüreau der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen vereinigt werden konnte.

Mit Rücksicht darauf, dass nach und nach fast sämmtliche sich bildende Deutsche Eisenbahnverbände ihre Abrechnungen über gegenseitige Wagenbenutzung dem Erfurter Abrechnungsbüreau übertrugen, trennte der Verband die Geschäfte desselben und errichtete im Jahre 1862, und zwar gleichfalls unter Leitung der Erfurter Direktion, neben dem Verkehrs-Abrechnungsbüreau eine besondere Stelle für die Abrechnungslegung über gegenseitige Wagenbenutzung mit der Bezeichnung „Central-Wagenkontrole Deutscher Eisenbahnen“. Auch dieses Büreau konnte im Jahre 1869, infolge der inzwischen fortgeschrittenen Entwickelung der Deutschen Eisenbahnverhältnisse, insbesondere auch der Wirksamkeit des Deutschen Eisenbahnvereins, seine besondere Thätigkeit wieder einstellen.

Ausserdem schuf man schon in den ersten Jahren des Verbandes besondere durchgehende Verbandszüge mit gemeinschaftlichem Begleitungspersonal. Diese wirksamen, auch nicht wenig kostspieligen Einrichtungen haben lange Zeit sehr vortheilhaften Einfluss auf die Entwickelung der Deutschen Betriebs- und Verkehrseinrichtungen geübt; indessen konnten auch sie nach längerem Bestehen, als durch die allgemein fortgeschrittenen Betriebsverhältnisse überholt, wieder beseitigt werden. Dafür wurden später zur Sicherung einer geregelten, festen und thunlichst schnellen Güterbeförderung, neben übersichtlichen Vorschriften über Wegeleitung, noch Bestimmungen über den Beförderungs- und Umladedienst, unter Ausgabe von Fahrplantafeln mit Nachweisung von Verladegruppen und mit Kurskarte, welche als ein erster Versuch eines Kursbuches für den Güterverkehr anzusehen sind, getroffen und zum Gebrauch der Dienststellen herausgegeben.

Der oben ausgesprochene Zweck des Verbandes musste nothwendig zu einer baldigen Ausdehnung desselben über die Grenzen der Bahnen der zuerst verbundenen Verwaltungen führen, welche Ausdehnung auch als Ziel der Bemühungen in den Verbandssatzungen Ausdruck gefunden hatte. Diese Ausdehnung erfolgte in kurzer Zeit insofern, als dem Verbande beitraten: im Jahre 1852 die Verwaltungen der Berlin-Anhaltischen, Main-Neckar-, Badischen, Magdeburg-Leipziger, Leipzig-Dresdener, Magdeburg-Wittenberger, Berlin-Hamburger, Mecklenburgischen, Lübeck-Büchener Bahn; im Jahre 1854 die Verwaltung der Württembergischen Bahnen und im Jahre 1861 die Verwaltung der Berlin-Stettiner Bahn. Ueberdies wurden direkte Güterverkehre eingerichtet zwischen den Verbandsbahnen und der Werrabahn (1860), der Taunusbahn (1861), der Nassauischen, Rhein-Nahe- und Saarbrücker Bahn (1864) sowie der Hessischen Ludwigs- und Pfälzischen Bahn (1865).

Neben dem Güter- und Viehverkehr zog der Verband auch schon bald nach seiner Begründung die Hebung und Belebung des Personenverkehrs und die zu diesem Behufe erforderlichen Einrichtungen direkter Abfertigung anschliessender Züge und durchgehender Wagenläufe in den Bereich seiner Thätigkeit. Ausser der recht ausgedehnten Ausgabe direkter Fahrkarten nebst direkter Gepäckabfertigung innerhalb des Verbandes, wurden gleiche Einrichtungen auch über dessen Grenzen hinaus mit anderen sowohl nördlichen wie südlichen Deutschen Bahnen, und ausserdem ein direkter Personenverkehr mit der Schweiz, letzterer im Jahre 1862, eingerichtet.

Wenn beachtet wird, dass bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes im Jahre 1866 bezw. des Deutschen Reiches 1870/71 jede gleichmässige Rechtsgrundlage für die Entwickelung der Tarif-, Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der Deut-

schen Eisenbahnen vollkommen fehlte, dass die Konzessionsbedingungen der verschiedenen Bahnen auf die gleichmässige Gestaltung der genannten Dinge einen Einfluss nicht zu üben vermochten, so wird erkannt werden, welche gedeihliche Wirksamkeit der Verband, trotz der häufig sehr auseinander gehenden Interessen der Verwaltungen, zu entwickeln vermochte.

Die erste grössere Krisis hatte der Verband zu bestehen, als infolge Eröffnung der Bahnlinie Börssum-Kreiensen-Göttingen-Cassel im Jahre 1857 der Westdeutsche Verband gegründet wurde, welcher zu einem Theile dasselbe Verkehrsgebiet umfasste und somit eine Konkurrenz der Interessen für mehrere Verwaltungen zeitigte. Die hierdurch zwischen beiden Verbänden bald entstehenden Unzuträglichkeiten suchte man dadurch beizulegen, dass im Jahre 1859 die Verwaltungen der Linien Cassel-Kreiensen-Magdeburg-Berlin (Hannoversche, Braunschweigische, Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn) dem Mitteldeutschen Verbande beitraten. Daneben machten sich andere Wettbewerbsbestrebungen zwischen dem Mitteldeutschen Verbande und den Verwaltungen der Sächsisch-Bayerischen Bahnwege geltend, woraus mancherlei sehr lebhaft empfundene Schwierigkeiten sich herausbildeten. Diese neuen Nachtheile und Streitigkeiten, welche sich zuerst im Jahre 1861 fühlbar machten, sowie die zu ihrer Begleichung eingeleiteten Verhandlungen haben bis dahin fortgedauert, wo mit dem über die Sächsisch/Thüringisch-Bayerischen Bahnwege inzwischen gegründeten Hof-Meininger bezw. dem an dessen Stelle jetzt bestehenden Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande feste Vereinbarungen gegen Ende der siebziger Jahre zu stande gekommen sind.

Infolge der im Jahre 1868 stattgefundenen Eröffnung der Bahnlinie Bebra-Fulda-Hanau veränderte sich der Verband in seiner seitherigen Zusammensetzung und erfuhr unter Ausschluss der Main-Weserlinie eine wesentliche Umgestaltung, welche am 1. Januar 1869 abgeschlossen war.

Es gehörten damals die Verwaltungen der Sächsischen Staats-, Leipzig-Dresdener, Berlin-Anhaltischen, Magdeburg-Leipziger, Thüringischen, Hessischen-Nord- (Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld), Bebra-Hanauer (Königliche Eisenbahndirektion Cassel, später Frankfurt a. M.), Frankfurt-Hanauer, Hessischen Ludwigs-, Main-Neckar- und Pfälzischen Bahn dem Verbande an. Aber schon im Laufe des Jahres 1869 traten weiter bei die Verwaltungen der Taunus-, Nassauischen, Rhein-Nahe- und Saarbrücker Bahn. Weiterhin wurden nach und nach in den Verband als Mitglieder aufgenommen die Verwaltungen der Berlin-Stettiner, Halle-Sorau-Gubener, Märkisch-Posener, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oberlausitzer, Cottbus-Grossenhainer, Werra-, Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Oberhessischen und Köln-Mindener Bahn (letztere für die Strecke Deutz-Giessen); ausserdem behufs nebenhergehender Herstellung direkter Verkehre die Thüringischen Sekundärbahnen, die Braunschweigische Landeseisenbahn, die Neuhaldensleber und Halberstadt-Blankenburger Bahn.

Hiermit, und wenn man die nachfolgend erwähnten Ausdehnungen ins Auge fasst, hatte bei Beginn der siebziger Jahre der Verband seine Aufgabe vollständig verändert und zugleich ungemein erweitert, denn er hatte nunmehr thatsächlich den Zweck erhalten, eine Vereinigung zu bilden zwischen allen Südwestdeutschen und fast allen Nord-, jedenfalls allen Nordostdeutschen Bahnen, in welcher Verbandsvereinigung fortan die grossen Verschiedenheiten in den Interessen, Wirthschaftsverhältnissen und Geschäftsformen unter Förderung des allgemeinen und öffentlichen Interesses ihren ständigen Ausgleich finden sollten. Hiermit beginnt auch für den Verband ebenso die grösste Höhe seiner Aufgabe wie die ganz besondere Schwierigkeit seiner Verhältnisse.

Dazu erfolgte noch im Jahre 1876, nach Eröffnung der Linie Bebra-Friedland-Göttingen, eine theilweise Verschmelzung des Westdeutschen Verbandes mit dem Mitteldeutschen Verbande dergestalt, dass die Linien

Berlin-Potsdam-Magdeburg-Kreiensen-Frankfurt a. M.,
Berlin-Stendal-Lehrte-Cassel-Frankfurt a. M.,
Magdeburg-Halle-Nordhausen-Eichenberg

in den Mitteldeutschen Verband übergingen und dadurch die Verwaltungen der Berlin-Potsdam-Magdeburger, Braunschweigischen, Magdeburg-Halberstädter, Hannoverschen, Main-Weser- und Württembergischen Bahnen als Verbandsmitglieder aufgenommen wurden. Ausserdem bildeten sich theils innerhalb und theils neben dem eigentlichen Mitteldeutschen Verbande im Anfange der siebziger Jahre eine ganze Reihe besondere Zweigverbände, wie: der Badisch-Mitteldeutsche, Mitteldeutsch-Elsass-Lothringische, Ost-Mitteldeutsche, Mitteldeutsch-Schlesische und Schlesisch-Mitteldeutsch-Elsass-Lothringische Verband und zwar je mit besonderen direkten Gütertarifen und zugehörigen Einrichtungen, alle aber im festen Zusammenhange mit dem Mitteldeutschen Gesammtverbande und auch unter der einheitlichen Geschäftsführung in Erfurt verbleibend.

Ferner wurden im Jahre 1874 noch weitere Verbandsanhängsel in besonderen Tarifen für den Holz- und Getreideverkehr aus Galizien und Rumänien sowie aus Ungarn mit dem Mitteldeutschen Verbandsgebiete westlich und südlich von Halle und Leipzig über Myslowitz bezw. Oderberg erstellt (welcher Verkehr später in die begründeten Rumänisch-Galizisch-Deutschen und Ungarisch-Deutschen Verbände übergegangen ist).

Wenn sich hiermit der Verband einerseits ausdehnte auf die Preussische Ost-, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische und Rechte Oder-Uferbahn, ferner andererseits auf die Badischen Staatsbahnen und die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, so hatte er hiermit auch zugleich den Höhepunkt seiner räumlichen Ausdehnung wie seiner sachlichen Bedeutung erlangt, indem mit Ausnahme Bayerns, sowie etwa des West- und Nordwestdeutschen Gebietes zwischen den Eisenbahnlinien Trier-Coblenz-Giessen-Cassel-Hannover-Hamburg-Lübeck alle Deutschen Eisenbahnverwaltungen am Verbande betheiligt waren. In diesem Entwickelungsstadium, verbunden mit der erstarkenden Stellung der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung war die Aufgabe der geschäftsführenden Verwaltung eine ganz besonders schwierige und erforderte eine umfassende und hingebende Thätigkeit. Die Verhandlungen für die einzelnen Verbandstheile wurden zwar anfangs besonders geführt, jedoch ging man bald dazu über, dieselben in gemeinschaftlichen Konferenzen aller Verbandstheile zusammengefasst zu pflegen. Und der Inhalt derselben war von nicht geringer Bedeutung, wie die Einsicht der umfassenden und sehr ausführlichen Tagesordnungen — auch diese waren zu einer Eigenart des Verbandes geworden, welche vielfach Nachahmung fand — erkennen liess.

In diesem Stadium traten ausserdem die wichtigsten Dinge an den Verband heran, wie: Stellung zu der anwachsenden Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung, Regelung des Wettbewerbes an der Verkehrsleitung, prozentuale Erhöhung der Gütertarifsätze, Durchführung der Staatseisenbahn-Verwaltung im Königreich Sachsen, Abtrennung der Verwaltung der Werrabahn von der Thüringischen und Erbauung der Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn, Annahme eines gleichmässigen Gütertarifsystems, Ausgleichung der Verschiedenheiten in der Bildung der Tarifsätze (theils Preussische, theils andere Staatsbahn-, theils Privatbahn-, theils Sätze nach fallender Skala und dergleichen mehr). Die Bewältigung der Hauptschwierigkeiten war besondere Aufgabe der Verbandskonferenzen. Die Anzahl derselben, abgesehen von den Konferenzen der Zweigverbände und den vielfachen Kommissionsverhandlungen, also der bis jetzt abgehaltenen Mitteldeutschen Verbandskonferenzen, hat die Anzahl von 173 erreicht.

Was das Tarifsystem betrifft, so ist folgendes von Wichtigkeit. Während die verschiedenen anderen Mitteldeutschen

Gütertarife auf dem Klassifikationssysteme beruhten, wurde zumeist als Entgegenkommen gegen die durch die Ereignisse des Jahres 1870/71 wiedergewonnenen Reichslande Elsass-Lothringen und namentlich, um der dortigen Industrie das Anknüpfen von Geschäftsverbindungen mit Altdeutschland zu erleichtern, der Tarif im Verkehr mit Elsass-Lothringen (Mitteldeutsch-Elsass-Lothringischer und Schlesisch-Mitteldeutsch-Elsass-Lothringischer Verband) nach den Grundsätzen des sogenannten natürlichen oder Raumsystems erstellt. Wenngleich die Badische Staatsbahn anfänglich eine ablehnende Stellung gegen dieses Tarifsystem einnahm, so war dieselbe, aus Rücksichten des Wettbewerbs und infolge sonstiger nachtheiliger Einwirkungen auf die Badischen Gebiete, doch bald genöthigt gleiche Tarife wie Elsass-Lothringen zu erstreben, und wurde daher auch im Verkehr mit Baden ab Kehl südlich (Badisch-Mitteldeutscher Verband) ein Tarif nach dem Raumsysteme eingeführt. Diese Tariferstellungen und die hierdurch je länger je mehr sich herausbildenden Unzuträglichkeiten, Missstände und Nachtheile aus dem Nebeneinanderbestehen verschiedener Tarifsysteme, wozu bald darauf noch der Einfluss und die Einwirkung des nach Durchführung der Staatseisenbahn-Verwaltung in Bayern zur Annahme gelangten sogenannten Bayerischen Systems trat, führten zu den denkbar grössten Schwierigkeiten, zu einschneidenden tarifarischen Einwirkungen und damit zugleich zu fortgesetzten und langwierigen Kämpfen über die Ausdehnung bezw. Herrschaft des einen oder anderen Systems, welche endlich durch die Annahme des sogenannten Reform-Tarifsystems auch für den gesammten Bereich der Mitteldeutschen Verbände ihren Abschluss fanden. Ein neuer Tarif nach diesem System gelangte in der Zeit vom 1. November 1877 bis 1. März 1878 in einzelnen Abschnitten zur Einführung und wurden hierbei zugleich die vorherigen verschiedenen Tarife des Mitteldeutschen Verbandes und der einzelnen Zweigverbände sämmtlich zu einem einzigen „Mitteldeutschen Verbands-Gütertarif“ (aus einem gemeinsamen Hefte der Bestimmungen und einer Anzahl besonderer Tarifhefte für bestimmte Verkehrsgebiete innerhalb des Verbandes bestehend) verschmolzen. Hierdurch vollzog sich auch das Aufgehen der gedachten Zweigverbände in den Hauptverband. Es begründete sich hierdurch ein Verbandstarif, welcher, abgesehen von der vermittelnden Stellung und Aufgabe des Verbandes, dem er diente, auch in seinem Umfange nach Zahl der Stationsverbindungen und Tarifsätze der grösste wurde, welchen die Geschichte der Deutschen Verbände bisher kennt. Diese erste vollständige Ausgabe des Mitteldeutschen Reformtarifs, welcher noch immer auf von einander abweichenden Einheitssätzen der einzelnen Bahngebiete beruhte und dabei ausgerechnete Frachtsätze für alle Tarifklassen und alle Stationsverbindungen nachwies, wird sicher, sowohl was den Umfang als die Technik wie die Bedeutung betraf, als einzig in seiner Art anzusehen sein. Nicht weniger als nahe an 3000 Druckseiten umfasste derselbe, obschon für das Gebiet der sogenannten zweiten Südwestdeutschen Zone (Bahngebiete südlich und westlich von Heidelberg und Mannheim) der Tarif in Schnittform, einer bis dahin noch kaum angewendeten Ausrechnungs- und Darstellungsweise, erstellt war.

Hierin ist auch zum wesentlichen das nicht geringe Verdienst begründet, welches dem Mitteldeutschen Verbande im Hinblick darauf zukommt, dass nunmehr für das Gebiet der gesammten Deutschen Eisenbahnen ein einheitliches Tarifschema in der Gestalt des vorgedachten Reformtarifs vorhanden ist. Haben auch die maassgebenden Verhandlungen über das System dieses Tarifs selbst in einem anderen Kreise stattgefunden, so wird man die einschlägigen Verhandlungen dieses Verbandes, welche zuletzt in einer im Jahre 1876 den Aufsichtsbehörden unterbreiteten Denkschrift über die Nothwendigkeit der Beseitigung der damaligen verschiedenen Tarifsysteme gipfelten, verfolgend zu der Annahme gelangen, dass die Waffen, welche für die Einführung jenes einheitlichen Tarifs ins Feld geführt wurden nicht zum geringen Theile im Mitteldeutschen Verbande geschmiedet und geschärft waren.

Als eine noch weitere greifbare Frucht der Bestrebungen dieses Verbandes für die Tarifeinheitlichkeit ist aber der jetzige Theil I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs anzusehen, dessen erste Bearbeitung und Ausgabe unter der Bezeichnung „Deutsche Eisenbahnverbände“ mit Beginn des Jahres 1878 von ihm veranlasst und dessen Annahme auch für die übrigen Deutschen Verkehre von ihm s. Z. erstrebt worden ist. Hierneben hat es sich der Mitteldeutsche Verband auch eine lange Zeit hindurch zur besonderen Aufgabe gemacht, für die Uebertragung der Bestrebungen auf grössere Einheitlichkeit auf dem gesammten Verkehrsgebiete der im sogenannten Tarifverbande geeinigten Norddeutschen Eisenbahnen ein auf Süddeutschland hinüberreichendes Gebiet zu schaffen, und andererseits werthvollen Einrichtungen der Süddeutschen Bahnen in Norddeutschland Geltung und Anerkennung zu erwirken.

Erstreckten sich die Verhandlungen und Bestrebungen vor der Zeit des Reformtarifs in der Hauptsache auf den Ausbau und die Fortentwickelung des Verbandes und seiner inneren Einrichtungen, seines Betriebes, seiner Abfertigungsverhältnisse, ferner auf die Herbeiführung zweckmässiger Tarifgrundsätze, angemessener übersichtlicher Tarifdarstellungen und auf die Uebereinstimmung der Verbandstarife mit denjenigen der umgelegenen Mitbewerbswege, so begann — neben den fortgesetzten Bestrebungen, die für die allgemeinen und die engeren Verkehrsverhältnisse des Verbandes thunlichst zweckmässigsten Einrichtungen zu treffen — von jenem Zeitpunkte ab bezw. mit der Erwerbung der verschiedenen Privatbahnen durch den Preussischen Staat und infolge des weiteren Ausbaues des Deutschen Eisenbahnnetzes eine Aera der Kämpfe um die Antheilnahme der einzelnen Bahnlinien an der Verkehrsmenge. Ueber die zuerst aus Anlass der Verstaatlichung der Halle-Casseler Bahn und der staatlichen Uebernahme des Betriebes der Halle-Sorau-Gubener Bahn sowie der Gründung des Hof-Meininger Verbandes herbeigeführten umfangreichen Aenderungen in der Verkehrsleitung wurden die Verhandlungen im Jahre 1878 abgeschlossen. Infolge der hierbei getroffenen Abmachungen wurde der Hofer und der Meininger Bahnweg (an Stelle des letzteren trat später der Ritschenhausener und der Probstzellaer), welche einen Theil des Verbandsverkehrs an sich gezogen hatten, zur Beseitigung eines ungeregelten Wettbewerbes in den Verband einbezogen und hierdurch auch die Verwaltung der Bayerischen Staatsbahnen als Mitglied in den Verband aufgenommen. Weitere Verhandlungen bezw. Vereinbarungen über die Verkehrsleitung wurden nöthig im Jahre

1879 durch die Eröffnung der Preussischen Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim (Wetzlar-Coblenz-Sierck),

1880, 1881 und 1882 durch die Verstaatlichung der verschiedenen Privatbahnen innerhalb Preussens und der Thüringischen Staaten,

1884/85 aus Anlass der Eröffnung der Ritschenhausener und Probstzellaer Bahnwege.

Infolge der Einführung einheitlicher Grundtaxen für den Güterverkehr auf den Preussischen Staatsbahnen im Jahre 1880 und deren Annahme seitens der übrigen Verbandsbahnen (mit Ausschluss von Sachsen, Bayern, Württemberg und Baden) wurde auch für die Verbands-Gütertarife eine wesentliche Vereinfachung in der seitherigen Form derselben (Stationstarife mit ausgerechneten Frachtsätzen für alle Tarifklassen) insofern erreicht, als nunmehr — abgesehen von den Tarifen mit Sachsen, Württemberg und Baden — die Form von Kilometertarifen platzgreifen konnte. Die erstmalige Einführung solcher Tarife erfolgte am 1. Januar 1881. Später haben auch die Badische und Sächsische Staatsbahn jene Einheitssätze angenommen und sind die Tarife mit diesen Bahnen als Kilometertarife in den Jahren 1882 bezw. 1883 erstellt worden.

Nachdem in jüngster Zeit nunmehr auch von Württemberg und Bayern jene Einheitssätze angenommen sind, wird

auch der Tarif mit Württemberg in einer einfacheren Form erstellt werden, so dass hiernach für die Verbands-Gütertarife neben den einheitlichen Grundtaxen auch eine einheitliche Form vorhanden sein wird.

Der Verkehr der Preussischen Staatseisenbahnen unter sich, soweit derselbe vorher dem Verbande angehörte, ist zu den verschiedenen Zeitpunkten der Verstaatlichung der früheren Privatbahnen aus dem Verbande allmählich wieder ausgeschieden; ebenso der Reichsbahn-Staatsbahnverkehr (Verkehr über Saarbrücken und Coblenz) vom Jahre 1881 ab, so dass der Mitteldeutsche Verband z. Zt. noch umfasst den Verkehr:

a) der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Badischen Staatsbahnen, Pfälzischen, Hessischen Ludwigs-, Main-Neckar- und Oberhessischen Bahnen einerseits mit den Preussischen Eisenbahn-Direktionsbezirken Bromberg, Breslau, Berlin, Altona (für die Strecke Berlin-Spandau-Wittenberge), Magdeburg, Erfurt, Frankfurt a/M. (für die Strecken nördlich ab Hanau), der Werra-, Weimar-Geraer und Saal-Eisenbahn, den Thüringischen Sekundärbahnen, der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn, der Neuhaldensleber und Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits;
b) der Württembergischen Staatseisenbahnen einerseits mit den vorher zu a) bezeichneten nördlichen Bahngebieten (ausgeschlossen jedoch die Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau südlich und östlich von Berlin bezw. Cüstrin) andererseits;
c) der Oberhessischen Bahnen einerseits mit den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, den Badischen und Württembergischen Staatsbahnen andererseits;
d) der Sächsischen Staatsbahnen einerseits mit den Strecken der Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover und Frankfurt a/M. südlich von Cassel bezw. Eichenberg und Leinefelde sowie der Oberhessischen und Main-Neckarbahn andererseits.

Wenn auch der Mitteldeutsche Verband gegen sonst wesentlich an Umfang verloren hat, so sind doch in diesem Verbande z. Zt. immerhin noch bezüglich des Güterverkehrs direkte Tarife und unmittelbare Abfertigungen für rund 350 000 Stationsverbindungen vorhanden; ferner gelangen mit Einschluss des Mitteldeutsch-Schweizerischen Verkehrs zwischen nahe an 900 Stationsverbindungen direkte Personen-Fahrkarten zur Ausgabe.

Schliesslich sei hier noch eine Nachweisung gebracht über die Jahres-Einnahmebeträge, welche im Mitteldeutschen Verbande zur Abrechnung gelangt sind, soweit in dieser Beziehung die Unterlagen noch haben beschafft werden können.

Jahr	Personen- und Gepäckverkehr	Güter-, Fahrzeug- und Viehverkehr	zusammen
	ℳ.	ℳ.	ℳ.
1877	3 534 921	9 837 896	13 372 817
1878	3 576 494	12 756 813	16 333 307
1879	3 503 739	11 836 099	15 339 838
1880	3 474 054	12 172 684	15 646 738
1881	3 384 592	10 658 296	14 043 888
1882	3 622 181	12 059 519	15 681 700
1883	3 517 137	12 059 438	15 576 575
1885	1 709 870 *)	10 456 832	12 166 693
1886	1 761 973	11 015 589	12 777 562
1887	1 670 571	11 879 746	13 550 317
1888	1 663 587	12 296 244	13 959 831
1889	1 821 373	12 681 411	14 502 784

Es wird als eine seltene Erscheinung in der Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens anzusehen sein und ist auch dem Mitteldeutschen Verbande gerade in der Zeit seiner grössten Schwierigkeiten nicht wenig zu statten gekommen, dass von derselben einen Stelle — Erfurt — aus die Leitung und Geschäftsführung dieses Verbandes unausgesetzt erfolgte, zuletzt und nunmehr über 17 Jahre sogar von denselben Persönlichkeiten (Dezernats- und Sekretariatsgeschäfte). Ein Rückblick auf die Namen derer, welche an der Gestaltung der Verbandsverhältnisse bei den einzelnen betheiligten Verwaltungen laut der Verbandsprotokolle mitgewirkt haben, würde erkennen lassen, dass von den Männern, welche im Deutschen Eisenbahnwesen eine hervorragende Stellung eingenommen haben und theilweise auch jetzt noch einnehmen, eine grosse Zahl dem Mitteldeutschen Verbande ihre Mitwirkung haben zu theil werden lassen.

Infolge der nunmehr glücklich erreichten grösseren Einheitlichkeit auf dem Gebiete des Deutschen Güter-Tarifwesens, dessen Ausbau und Fortentwickelung z. Zt. bekanntlich in den Händen der ständigen Tarifkommission und der Generalkonferenzen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen liegt, sowie der fast beendeten Verstaatlichung der Deutschen Eisenbahnen, übernehmen selbstverständlich jetzt auch die Staatseisenbahn-Verwaltungen die grossen Aufgaben der früher mächtigen Eisenbahnverbände, den letzteren nur noch die Bedeutung von Tarifgruppen und die Aufgabe der Verkehrsregelung und der entsprechenden Betriebsgestaltung überlassend.

*) Die Abminderung der Einnahmen im Personenverkehr ist auf die besondere Einführung zusammenstellbarer Fahrkarten zurückzuführen.

Klassenabstufung im Personentarif.

In Nr. 99 S. 968 Jahrg. 1890 d. Ztg. wurde gezeigt wie das Preisverhältniss etwa von dem auf 1 Sitzplatz entfallenden Wagengewichte abhängig zu machen sei.*) Da nun bei Personenzügen die Gesammt-Betriebskosten ebensowohl von dem Wagengewichte als von der Wagenlänge im Zuge abhängen, könnte mit gutem Grunde auch der auf einen Platz entfallende Antheil an der Wagenlänge im Zuge als Maassstab gewählt werden. Folgende Tabelle enthält die von beiden Gesichtspunkten ermittelten Zahlen. Ausserdem sind den Resultaten der Nr. 99 d. Ztg. noch die entsprechenden, aus dem Wagenpark der Sächsischen Staatsbahnen abgeleiteten Werthe hinzugefügt.

*) Der Grundpreis, d. i. der kilometrische Satz für die III. Klasse, soll hier nicht weiter erörtert und nur die Klassenabstufung unter Zugrundelegung eines Einheitspreises in Höhe von 2 ₰ für die III. Klasse untersucht werden.

	I. Klasse		II. Klasse		III. Klasse		IV. Klasse	
	a	b	a	b	a	b	a	b
	kg	m	kg	m	kg	m	kg	m
a) Kupeewagen (Nr. 99 d. Ztg.)	847	0,56	564	0,24	282	0,23	—	—
b) Längsgangwagen (desgl.)	783	0,53	587	0,37	345	0,30	—	—
c) Sächsische Wagen für den Fernverkehr . . .	800	0,53	454	0 28	308	0,22	—	—
	730	0,56	375	0 28	308	0,21	—	—
I. Mittel für Fernverkehr	780	0,54	495	0,29	311	0,24	—	—
II. Nahverkehr, Sächsische Wagen ohne Kloset und Längsgang	426	0 40	291	0,26	200	0,19	137	0,16

a = Wagengewicht auf 1 Platz. b = Wagenlänge im Zuge auf 1 Platz.

Zu den Wagen - Gewichtszahlen ist noch das mittlere Gewicht eines Reisenden mit Handgepäck in Höhe von 75 kg (entsprechend der Annahme in der Statistik der Sächsischen Staatseisenbahnen) zuzuschlagen; dann ergeben sich folgende Verhältnisse:

	I. Klasse a	I. Klasse b	II. Klasse a	II. Klasse b	III. Klasse a	III. Klasse b	IV. Klasse a	IV. Klasse b
I. Fernverkehr	4,41	4,50	2 94	2,41	2,00	2.00	—	—
II. Nahverkehr	3,65	4,21	2,66	2,76	2,00	2.00	1,54	1 68
Durchschnitt	4,03	4,35	2,80	2,58	2,00	2,00	1.54	1,68
	4,19		2,69		2.00		1,61	

Zu diesen, das Betriebskosten-Verhältniss darstellenden Zahlen müsste noch der Mehraufwand für Beschaffuug und Unterhaltung der Polster, Spiegel usw. in den oberen Klassen hinzugefügt werden. Es werden dieselben — bei deren Geringfügigkeit gegenüber dem gesammten Betriebsaufwand — das gefundene Verhältniss nur wenig beeinflussen, so dass für die weitere Untersuchung das Selbstkosten - Verhältniss von etwa

4,25 : 2,75 : 2,00 : 1,60

festzuhalten sein dürfte.

Geht man vom Standpunkte des Publikums aus, so ist dreierlei zu berücksichtigen: die auf 1 Sitz entfallende Kupee-Grundfläche, die bessere Ausstattung der Sitze und Wände in den oberen Klassen und die Wahrscheinlichkeit, ein Kloset am Kupee zu haben.

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Verhältnisszahlen I. Klasse	Verhältnisszahlen II. Klasse	Verhältnisszahlen III. Klasse	Verhältnisszahlen IV. Klasse
a) Kupeegrundfläche auf 1 Platz . . . . in qm	1,00	0,67	0,48	0 38	4,17	2,83	2,00	1 58
b) zu a: prozentuale Werthveränderung je nach der Ausstattung . . . in %	+20	+15	0	−15	5,00	3 25	2,00	1.34
c) zu a und b: prozentuale Werthveränderung je nach der Häufigkeit der Klosets an den Kupees in %	+20	+ 5	0	− 5	6 00	3.41	2,00	1,27

Vereinigt man beide Gesichtspunkte, indem man das Mittel aus den Verhältnisszahlen der Selbstkosten und der Werthschätzung im Publikum zieht, so ergibt sich schliesslich

$$\begin{Bmatrix} 4,25 : 2,75 : 2,00 : 1,60 \\ 6,00 : 3,41 : 2,00 : 1,27 \end{Bmatrix}$$

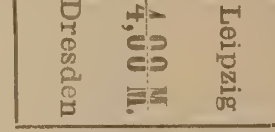
als letztes Mittel 5,12 : 3,08 : 2,00 : 1,44,
was zu folgenden praktischen Verhältnisszahlen führt:

Klasse	Erwachsene: Hauptschnellzüge	Erwachsene: Sonstige Fahrplanzüge	Erwachsene: Ausnahmezüge	Kinder, Militär: Hauptschnellzüge	Kinder, Militär: Sonstige Züge
I.	(6)	5	(3)	(3)	2,5
II.	(4)	3	(2)	(2)	1,5
III.	(3)	2	(1,5)	(1,5)	1,0
(IV.)	—	(1,5)	(1,0)	—	(wie III. Klasse)

Zur Bildung der 6 (bezw. 8) Stufen genügen 2 Zwillings-Fahrkarten, die eine für Stufe 2 in weisser, die andere für Stufe 3 etwa in blauer Farbe und beide von folgender Form:

Leipzig | Leipzig
2,00 M. | 2,00 M.
Dresden | Dresden

Gültige Seite bei zweitheiliger Ausgabe.



Gültige Seite bei Ausgabe im ganzen.

Auf den Karten brauchen Vermerke über die Klasse oder Stufe nicht enthalten zu sein. Die Verausgabung geschieht in klarer Weise nach folgender Tabelle:

Klasse	Erwachsene: Hauptschnellzüge	Erwachsene: Sonstige Fahrplanzüge	Erwachsene: Ausnahmezüge	Kinder, Militär: Hauptschnellzüge	Kinder, Militär: Sonstige Züge
I.	(2 blau)	1 blau + 1 weiss	(1 blau)	(1 blau)	½ blau + ½ weiss
II.	(2 weiss)	1 blau	(1 weiss)	(1 weiss)	½ blau
III.	(1 blau)	1 weiss	(½ blau)	(½ blau)	½ weiss
(IV.)	—	(½ blau)	(½ weiss)	—	(wie III. Klasse)

blau: Stufe 3 ₰; weiss: Stufe 2 ₰.

Diese möglichst unparteiisch entwickelte und möglichst einfach geordnete Klassenabstufung ist der anderwärts schon eingeführten Abstufung 6 : 4 : 2 deshalb vorzuziehen, weil sie verhindert, dass die Benutzung der II. Klasse zurückgeht, weil sie Anregung zu häufigerer Benutzung der I. Klasse gibt und weil sie endlich dem Betriebsaufwand und der Werthschätzung der Klassen im Publikum möglichst entspricht. Wiechel.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der neue Ungarische Frachtentarif.

Ein heftiger Tarifstreit ist hüben und drüben entbrannt. Während dem Ungarischen Handelsminister v. Baross wegen dieses Tarifes begeisterte Zustimmungen und Ovationen im Ungarischen Parlamente, von allen Handelskammern und betheiligten Korporationen dargebracht werden, ja, sich sogar die akademische Jugend zu einem Fackelzuge für ihn rüstete, ergehen sich die Oesterreichischen Vertretungskörper in Ausbrüchen ihres Unwillens über diese Tarifpolitik, welcher sie nicht nur die damit beabsichtigte Vernichtung der Oesterreichischen Industrie, sondern auch eine offenkundige Verletzung des Oesterreichisch - Ungarischen Handelsbündnisses und der gegenwärtig zu Recht bestehenden zollpolitischen Verhältnisse mit dem Deutschen Reiche vorwerfen. Noch am gemässigtesten spricht sich die Wiener Handelskammer aus mit dem Beschlusse, den Oesterreichischen Handelsminister um den Versuch eines Ausgleiches mit der Ungarischen Regierung anzugehen, im Falle eines Misslingens aber gegen dieselbe energisch Stellung zu nehmen; von allen anderen Seiten wird derselbe aufgefordert, empfindliche Repressalien gegen Ungarn zu gebrauchen. In diesen Chorus stimmen die Tagesblätter noch mit schärferer Tonart ein; während allen voran der „Pester Lloyd“ durch Hervorhebung einzelner Ausnahmetarifsätze nachzuweisen sucht, wie übertrieben, ja unbegründet die Oesterreichischen Befürchtungen sind, erwidert die „N. Fr. Pr.“ in eingehender Auseinandersetzung und in täglichen langathmigen Artikeln, wie sehr die Schädigung der Oesterreichischen Reichshältte aus diesen 76 Ausnahmetarifen für Ungarische Provenienzen eintreten muss und wie sehr dadurch der von unserer ganzen Monarchie so sehnlichst gewünschte Abschluss eines handelspolitischen Vertrages mit Deutschland gefährdet wird, ja sie bringt sogar die Nachricht aus Berlin, dass dort wegen dieses einseitigen nationalchauvinistischen Vorgehens der Ungarischen Regierung starke Bedenken bezüglich eines solchen Abschlusses zu Tage treten. Nur einem das ganze Tarifwesen beherrschenden unbefangenen Fachmanne wäre die eine sehr umfangreiche Arbeit voraussetzende Darstellung möglich, in wie weit die erwähnten Anschuldigungen und Rechtfertigungen begründet sind; hoffen wir aber, dass sich bis dahin die Leidenschaften gelegt haben und die bessere Einsicht zur Beseitigung der uns sonst drohenden Kampftarife herbeiführen wird, welche keinem Theile Nutzen, wohl aber beiden unersetzlichen Schaden zufügen würde.

Die Reform der Frachtentarife in Oesterreich.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen beschäftigt sich schon seit dem Sommer vorigen Jahres mit dem Plane, gleichwie im Personenverkehre auch für den Güter-

verkehr eine durchgreifende Reform vorzunehmen, welche einerseits eine Vereinfachung des Tarifwesens, andererseits aber auch eine Verwohlfeilung des Verkehrs herbeiführen soll. Während dieses Studiums gelangte das allgemeine Schema des neuen Ungarischen Lokaltarifes zur Veröffentlichung und es war klar, dass die Oesterreichischen Staatsbahnen die Ungarische Tarifreform in das Studium einbeziehen mussten, ehe sie über das eigene Vorgehen schlüssig wurden. Gewiss hat die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auch nicht im entferntesten daran gedacht, Ausnahmetarife mit der ausschliesslichen Geltung für die „Oesterreichische" Provenienz zu schaffen. Ihr diesbezügliches Vorgehen wird nun allerdings davon abhängen, wie die zwischen den beiden Regierungen schwebende Frage der differentiellen Behandlung gelöst wird. Inzwischen hat Handelsminister v. Bacquehem der ihm die Bittschrift des Niederösterreichischen Gewerbevereins (s. Nr. 9 S. 87 d. Ztg.) überreichenden Deputation erklärt, dass es in der Absicht der Regierung liege, mit einer Reform des Frachtentarifes der Oesterreichischen Staatsbahnen vorzugehen, für welche die Vorarbeiten schon weit gediehen seien. Hierbei solle den Bedürfnissen der Industrie und des Handels thunlichst entgegengekommen und namentlich die Wahrung unserer Konkurrenzfähigkeit in ausgiebigem Maasse berücksichtigt werden.

Lokalbahn Cilli-Wöllau.

Zum Berichte in Nr. 9 S. 86 d. Ztg. ist noch nachzutragen, dass über das dort erwähnte Gesuch beim Handelsministerium eine Konferenz stattgefunden, welche zu einer vollständigen Einigung über die Bedingungen der Konzessionsübertragung geführt hat. Die Konzession wird im wesentlichen unter den bereits publizirten Bestimmungen vom Landesausschusse übernommen und die Bauausführung den bisherigen Konzessionären, Lapp und Klemensiewicz, als Bauunternehmern übertragen. Der Betrieb wird von der Südbahn-Gesellschaft übernommen werden. Die projektirte Strecke ist 38,6 km lang; die Baukosten sind mit 2,58 Millionen veranschlagt. Der Bau soll sofort in Angriff genommen werden und bis zum 21. November d. J. beendet sein.

Fristerstreckung von Vorkonzessionen.

Das Handelsministerium hat die dem Ingenieur Franz Ipser in Wien ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Böheimkirchen der Staatsbahnlinie Wien-St. Pölten über Pyhra zur Haltestelle Spratzen der K. K. Staatsbahnlinie St. Pölten-Leobersdorf und von da nach Frankenfels auf weitere sechs Monate, und die dem Civilingenieur Johann Kaftan in Prag-Smichow und Genossen ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Teplitz (-Waldthor) der Dux-Bodenbacher Bahn über Teplitz, Auperschin und Schallan nach Lobositz zum Anschlusse an die gleichnamige Station der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und an den Elbefluss gleichfalls auf weitere 6 Monate verlängert.

Die Verbindung Böhmens mit Triest.

Vor der nun erfolgten Vertagung des Böhmischen Landtages gelangten an ihn folgende Anträge des Eisenbahnausschusses, welche aber erst in der Herbstsession verhandelt und wohl auch angenommen werden dürften:

1. Der Landtag spricht seine Ueberzeugung aus, dass die Ergänzung der von Böhmen nach Triest führenden Staatsbahnlinien durch die Herstellung der Strecke Divacca - Laak und ihre nördliche Fortsetzung über die Karawanken nach Klagenfurt für den Handel und für die Produktion Oesterreichs, insbesondere Böhmens und für den Hafen von Triest eine dringende Nothwendigkeit ist.

2. Der Landtag fordert die Regierung auf, noch im laufenden Jahre a) die Erbauung der Eisenbahnstrecke Divacca-Laak sicherzustellen, b) das Detailprojekt für die Karawankenbahn anzufertigen, c) die technischen und finanziellen Studien über die Strecke Rottenmann-Georgen vorzunehmen.

3. Der Landesausschuss wird beauftragt, diese Beschlüsse der Regierung und dem Kärntnerischen Landesausschusse mitzutheilen.

(Siehe weiter unten die Notiz betreffend die Tauernbahn.)

Betriebseinnahmen der Ungarischen Bahnen im Jahre 1890.

Nach dem vorliegenden provisorischen Ausweise haben die auf dem Gebiete der Ungarischen Krone befindlichen Eisenbahnen im Jahre 1890 eine Gesammteinnahme von 84 328 662 fl. (um 4 680 398 fl. mehr als im Jahre 1889) erzielt. Die Steigerung beträgt im Durchschnitt 186 fl. für das Kilometer, im ganzen 5,5 %.

An dieser Mehreinnahme partizipiren die Ungarischen Staatsbahnen mit 3 096 849 fl. oder 65,2 %, die staatlich garantirten Eisenbahnen mit 554 644 fl. oder 11,8 %, die Vizinalbahnen mit 903 901 fl. oder 19,3 %, die nichtgarantirten Bahnen mit 125 004 fl. oder 3,6 %. Im Dezember v. J. betrugen die Gesammteinnahmen 6 438 258 fl., also um 308 012 fl. mehr als im Dezember 1889.

Die Galizische Tarifenquete.

Die vom Landesausschusse in der Tariffrage einberufene Enquete hat sich dahin ausgesprochen, dass bei der Regierung die Errichtung eines Reexpeditions-Büreaus auf der Staatsbahn in Lemberg für Getreide und Spiritus, ferner die Gewährung von Tarifermässigungen für Getreide, welches für die Militärmagazine bestimmt ist, endlich gewisse Begünstigungen bei den Staatsbahntarifen für die Galizischen Landes-Lagerhäuser in Lemberg und Krakau befürwortet werden mögen.

Eröffnung der Lokalbahn Mori-Arco-Riva.

Die Eröffnung der Gardaseebahn Mori-Arco-Riva erfolgte (siehe auch Nr. 10 Seite 98 d. Ztg.) am 28. Januar bei prachtvollem Wetter in Gegenwart des Statthalters von Tirol und Vorarlberg, Grafen Merveldt und vieler geladenen Gäste, unter denen sich die Spitzen der Behörden von Roveredo, Trient, Bozen, Innsbruck und Meran befanden. Um 10 Uhr verliess der aus 7 Wagen bestehende Eröffnungszug den festlich geschmückten Stationsplatz von Mori und wurde in dem etwa 3 km entfernten Dorfe Mori von Musik und zahlreichen Schaaren Neugieriger empfangen. Dasselbe wiederholte sich an den übrigen Stationen. Auf der Steigung hinter dem Loppiosee entstand eine kleine Störung, indem die Maschine nicht mehr imstande war, den Zug auf den vereisten Schienen weiterzuziehen. Es musste ein Stück zurückgefahren werden, worauf ein zweiter Anlauf die Höhe gewinnen liess. Die ganze Gegend bis Nago, wo sich der Blick auf den Gardasee öffnet, lag noch tief im Schnee; der Loppiosee war vollständig zugefroren. In Arco fand ein grosser Empfang seitens der Behörden statt und der Erzpriester Dr. Crini, umgeben von der gesammten Geistlichkeit im Ornate, nahm die Einweihung der Bahn vor. In Riva wiederholte sich dasselbe Schauspiel. Die hübsch uniformirte Stadtmusik an der Spitze, zogen die Festtheilnehmer in die festlich geschmückte Stadt, woselbst auf dem Municipio ein Ehrentrunk kredenzt wurde. Dann ging es mit Musik wieder zum Bahnhof, von wo der Zug nach Arco zurückfuhr. In Arco fand ein Festmahl zu 150 Gedecken statt, dem später eine Illumination der Stadt und der Anlagen, sowie ein Feuerwerk folgten.

Mit Eröffnung dieser Bahn werden die Städte Arco, mit seinem überaus milden Klima, und Riva am blauen Gardasee sowie das ganze Sarcathal in direkte Schienenverbindung gesetzt und der südwestliche Theil von Südtirol dem allgemeinen Verkehr erschlossen.

Dieser Bahn wurden von der K. K. Generalinspektion mehrere Betriebserleichterungen gewährt, welche in der diesjährigen Nr. 11 des „V. f. E. u. Sch." veröffentlicht wurden.

Eröffnung der Lokalbahn Laibach-Stein.

Dieselbe wurde ebenfalls am 28. Januar d. J. eröffnet; sie verbindet die Landeshauptstadt mit dem am südlichen Abhange der Karawanken gelegenen Landestheile und ist die erste in Krain. Dieselbe ist berufen, den Industrieort Domschale, die Bergwerke und Fabriken in Stein und zahlreiche Mühlen und Sägewerke entlang dem Feistritzflusse mit dem Schienennetze zu verbinden, und verspricht auch eine hervorragende Touristenbahn zu werden. Das Anlagekapital besteht aus 340 000 fl. in Stammaktien, welche vom Staate, vom Lande Krain und von verschiedenen Interessenten gezeichnet wurden und aus 566 700 fl. in Prioritätsaktien, welche die Konzessionäre, Baron Lazarini und Alois Praschniker, von denen auch die Bahn hergestellt wurde, übernahmen. Den Betrieb führt die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Vertretungskosten des Enteigneten (Rechtsfall).

Ein Bezirksgericht hatte einer enteignenden Eisenbahn-Unternehmung den Ersatz jener Kosten aufgetragen, welche die enteigneten Bauern dem von ihnen bestellten Advokaten zu zahlen hatten. Die beiden oberen Instanzen (O. G.-H.) sprachen die Eisenbahn von diesen Kosten mit der Begründung frei, dass weder das Enteignungsgesetz noch das diesfalls maassgebende Gesetz über das Verfahren ausser Streitsachen den Ersatz der advokatorischen Vertretungskosten einer Partei durch die andere kenne, und weil das Verfahren zur Feststellung der Entschädigung für die zu Eisenbahnzwecken enteigneten Grundstücke ganz objektiver Natur ist und der Richter das Interesse beider Parteien gleichmässig wahren muss, daher selbst rechtsunkundige Personen keiner Vertretung bedürfen. (V.-Bl. Nr. 12, 1891.)

Eine Centralstelle für Tarifsachen.

Die sich öfter wiederholenden Meinungsverschiedenheiten zwischen den einem Verbande angehörenden Verwaltungen haben die Anregung zu einer Einführung gegeben, durch welche

die Eisenbahngesellschaften unter einander in Hinkunft keinen Anlass mehr haben dürften, in der Instradirung der Frachten sowohl als auch in der Auftheilung der Einnahmen nachträgliche prinzipielle Einwendungen zu erheben. Die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn hat nämlich sämmtlichen Oestereichischen und Ungarischen Bahnverwaltungen den Antrag unterbreitet, eine Centralstelle für Tarifangelegenheiten aus Vertretern sämmtlicher Bahnen zu schaffen, die sich mit allen in den verschiedenen Verbänden vorkommenden Fragen zu beschäftigen haben wird, damit in den einzelnen Tarifverbänden ein gleichmässiger Vorgang einzuhalten wäre.

Konversion der Albrechtsbahn-Prioritäten.

Durch die Auflösung des Oesterreichischen Reichsrathes bleibt zwar der Gesetzentwurf, welcher die Betriebsführung der Albrechtbahn für Rechnung des Staates bezweckt, unerledigt, aber dadurch wird die Prioritätenkonversion nicht hinausgeschoben. Dieselbe ist nämlich von der Gesetzvorlage ganz unabhängig und bedarf einer Genehmigung durch das Abgeordnetenhaus nicht. Nachdem die von der Generalversammlung beschlossene Prioritätenkonversiou bereits von der Regierung genehmigt ist, wird dieselbe in den nächsten Tagen stattfinden. Die mit der Gesetzvorlage zusammenhängende Neuemission von 1 700 000 fl. ist selbstverständlich hinausgeschoben, hat aber mit der Konversion ebenfalls nichts zu thun, da diese Prioritäten nicht im Wege der Konversion, sondern durch Begebung zu realisiren sind.

Eröffnungen und Erweiterungen bezw. Beschränkungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

a) Am 1. Februar 1891 wurde die „Haltestelle Klagenfurt St. B.“ am ehemaligen Bahnhofe Klagenfurt K. R. B. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

b) Am 25. Januar 1891 wurde die an der Linie Kojetein-Bielitz zwischen den Stationen Rajnochowitz und Branek gelegene Station „Kunowitz-Louczka“ für den allgemeinen Personen-, Gepäck-, Eilgüter- und Frachtenverkehr eröffnet.

c) Die bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Stückgutverkehr eingerichtet gewesene Station Ebenzweier-Altmünster der Linie Steinach-Irdning-Attnang wurde am 1. Februar 1891 auch für die Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern, somit für den Gesammtverkehr eröffnet.

d) Die auf der Budapest-Ruttkaer Linie verkehrenden Schnellzüge Nr. 101 und 102 haben vom 15. Januar an behufs Auf- und Absteigens von Passagieren in der Station Garam-Berzencze bedingten Aufenthalt.

Die Nothwendigkeit des Baues der Tauernbahn.

Dem Jahresberichte der Triester Handels- und Gewerbekammer sind diesbezüglich folgende Ausführungen zu entnehmen:

Soll unser einziger und herrlicher Seehafen seine Stellung als Handelsplatz behaupten, sollen unsere Staats- und Privatbahnen keine weitere schwere Schädigung durch neue Konkurrenzen erfahren, so gibt es nur ein Mittel zur Verhütung dieser Gefahr: die rascheste Herstellung der Tauernbahn. Die neue Deutsche Levantelinie, die veröffentlichten Ziffern über den Verkehr Triests, sie sind in dieser Beziehung ein warnendes „Memento“. Der Ausbau der Tauernbahn ist im Interesse des Staates selbst gelegen, da diese Bahn die Rentabilität unserer westlichen Staatsbahnnetze ganz wesentlich erhöhen würde. Der Ausbau des Staatsbahnnetzes mittelst der Tauernbahn bedeutet auch eine grosse Frachtenvermehrung für den „Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd“ und somit eine Besserstellung und Hebung dieser Schifffahrtsgesellschaft. (Hierauf folgt eine längere Ausführung über die immer steigenden, den Staat belastenden Kosten des „Lloyd“.)

Der Ausbau der Tauernbahn ist geradezu eine Lebensfrage, eine Existenzbedingung für unseren Innen- und Aussenhandel, und kann daher der Bau dieser Bahn nicht rasch genug begonnen werden, soll nicht der schon bedenkliche Dimensionen annehmende Rückgang Triests nur noch mehr verschärft werden. Die zu erbauende Tauernbahn soll und wird aber nicht nur Triest, sondern vielmehr der ganzen Oesterreichischen Monarchie zum Heile und Segen gereichen, damit ist ihre Erbauung eine Forderung, die nicht eindringlich genug erhoben werden kann.

Prioritätenkonversion der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn.

Die Regierung hat es den Bahnverwaltungen nahegelegt, von der beabsichtigten Abstempelung der alten Obligationen abzusehen, vielmehr neue Titres auszugeben, deren Amortisation mit dem Erlöschen der Konzession zusammenfiele. Die Verwaltungen der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn haben nun diesen Modus acceptirt. Hierdurch werden beide Bahnen nicht nur Zinsen-, sondern auch Kapitalsersparnisse erzielen, da die Amortisationsfrist auf 70 Jahre erstreckt werden wird. Bei der Dux-Bodenbacher Bahn werden diese Ersparnisse jährlich etwa 140 000 fl. betragen. Was die Investitionsfrage betrifft, so verharren die Verwaltungen auf ihrem früheren Standpunkte, nämlich der Regierung alle jene Erfordernisse zuzugestehen, zu welchen sie von rechtswegen verpflichtet sind. Hierher gehören, soweit die Dux-Bodenbacher Bahn in Betracht kommt, die Legung eines zweiten Geleises und gewisse Herstellungen, die im Interesse der Sicherung des Betriebes nöthig sind. Dagegen sträubt sich die Verwaltung der Dux-Bodenbacher Bahn gegen jene Investitionen, die mit der Legung des zweiten Geleises in keinem ursächlichen Zusammenhange stehen. Die Verwaltung stellt sich hiermit auf den Rechtsstandpunkt. Im übrigen findet die Verwaltung die Kosten für die Herstellungen viel zu hoch und glaubt, dass sich dieselben in Wirklichkeit niedriger stellen werden. Eventuell ist die Verwaltung bereit, die Bauten in eigener Regie durchzuführen.

Das Ungarische Defizit und die Eisenbahnbauten.

Einem Vortrage des Dr. Joseph Jekelfalussy in der Ungarischen Akademie der Wissenschaften entnehmen wir folgendes: „In der Zeit von 1869 bis 1889 können wir 2 oder richtiger 3 Perioden unterscheiden. Die erste währte bis 1874; die zweite von 1875 bis einschl. 1877, die dritte aber von 1878 bis heute. Da jedoch die beiden letzten Perioden weder durch das System, noch durch die Personen von einander getrennt sind, sondern blos durch das auswärtige Ereigniss der Bosnischen Okkupation — obwohl dies zweifellos bedeutenden Einfluss auf unsern Staatshaushalt hatte — scheint es richtiger blos 2 Perioden zu unterscheiden: die vor 1875 und die seitherige. In der ersten 6jährigen Periode belief sich die Summe der Defizite auf 245,12 Millionen Gulden und das durchschnittliche Jahresdefizit war 40,85 Millionen Gulden, während in der zweiten Periode, welche anderthalb Jahrzehnte umfasste, die gesammten Defizite 570,07 Millionen Gulden ausmachten und das durchschnittliche Jahresdefizit 38 Millionen Gulden betrug. Ein sehr grosser Unterschied zwischen den durchschnittlichen Jahresdefiziten zeigt sich demnach nicht, allein wir wollen sehen, wie weit die Eisenbahnen die Veranlassung dieser grossen Defizite gesondert in der ersten und in der zweiten Periode gewesen sind. Der Vortragende unterzog hierauf mit der Erwerbung der Pest-Losonczer Linie der Ungarischen Nordbahn beginnend von Jahr zu Jahr einzeln die Eisenbahnausgaben aller Art einer eingehenden Analyse und stellt denselben die muthmaasslich als Bedeckung dienenden Anlehen mit deren jeweiliger Aufzinsung gegenüber. Diese mühevolle Berechnung führte ihn zu folgendem Resultat: Das Defizit unseres Staatshaushaltes hat von 1869 bis 1889 einschliesslich insgesammt 815 195 403 fl. betragen und während derselben Zeit haben die im Interesse der Entwickelung des Eisenbahnwesens geopferten Summen und deren Zinseszinsen nicht weniger als 955 306 280 fl. repräsentirt, sie haben demnach die Staatshaushaltungsdefizite um 140,11 Millionen Gulden überstiegen.“

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Ungewissheit der innern politischen Lage, welche durch die plötzliche Auflösung des Oesterreichischen Reichsrathes eingetreten ist, das Scheitern oder doch die Verschleppung des Ausgleiches zwischen den beiden Volksstämmen auf dem nun vertagten Böhmischen Landtage, endlich die eingangs dieses Berichtes erwähnten Aufregungen über den Ungarischen Frachtentarif erzeugten eine Missstimmung, welche sich in dem Rückgang der Bahnaktien äusserte. So notirten Nordbahn 2775, Carl Ludwigbahn 210,50, Elbethalbahn 219,50, Staatsbahn 242,25. Da Südbahn zur vorwöchentlichen Notiz blieb und Nordwestbahn (213,50) sogar etwas stieg, so ist dies auf die ruhigere Erwägung zurückzuführen, dass, wenn auch die Privatbahnen in der Herabsetzung ihrer Frachten voraussichtlich dem oberwähnten Vorgehen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen bezw. der Ungarischen Regierung folgen werden, sich der Ausfall durch verstärkte Transporte bald ausgleichen werde.

Vorkehrungen zur Verhütung von Schneeverwehungen.

Der Deutsche Reichs-Anzeiger bringt folgende technische Auseinandersetzung über die Methoden zur Verhütung der Schneeverwehungen auf Eisenbahnen und eine in Amerika zu diesem Zwecke im Gebrauch befindliche Maschine:

Die während der letzten Wochen über weite Ländergebiete ausgedehnten starken Schneefälle haben leider auch in verschiedenen Gegenden Deutschlands sehr erhebliche Störungen im Eisenbahnbetriebe zur Folge gehabt, welche schwere Schädigungen für Industrie und Handel nach sich ziehen. Nach den vom Reichs-Eisenbahnamt angestellten Erhebungen ist indess anzuerkennen, dass von Seiten der Eisenbahnverwaltungen in den letzten Jahren bereits viel geschehen ist, um derartigen

Naturereignissen wirksamer zu begegnen. Die zu diesem Zweck getroffenen Vorkehrungen bestehen meist aus Zäunen, Schutzwänden und Dämmen, welche in einiger Entfernung von den Schienen parallel zur Bahn geordnet sind und dem durch den Wind angetriebenen Schnee zwischen der Schutzwand und dem Geleise einen Raum zur Ablagerung bieten soll.

Einschnitte bis zu 3 m Tiefe sind den Verwehungen am stärksten ausgesetzt, während Einschnitte von grösserer Tiefe bei nicht zu lange dauerndem Schneesturme an sich genügenden Raum zur Schneeablagerung bieten, ohne dass die Schienen überdeckt werden. Im allgemeinen wird angenommen, dass der Raum zur Schneeablagerung einen Querschnitt von etwa 20 qm haben müsse, wenn mit einiger Sicherheit auf die Freihaltung der Geleise soll gerechnet werden können. Werden daher jene Schutzwände zu nahe den Geleisen angebracht, so stiften sie bei länger dauernden Wehen eher Schaden als Nutzen.

Auf Dämmen und da, wo die Bahn in der Höhe des Geländes liegt, sind Verwehungen weniger zu befürchten und treten wohl nur ein, wo Zäune, Buden und dergleichen dicht an der Bahn stehen und ein Ablagern des Schnees auf dem Bahnkörper herbeiführen. Den wirksamsten Schutz gegen Schneeverwehungen bilden Waldstreifen von mindestens 10 m Breite längs der Bahn, die Anlage derselben erfordert aber viel Grund und Boden, welcher oft nur zu hohen Preisen zu haben ist.

Zur Beiseitigung von Schneemassen, sei es nach starkem Schneefall auf der ganzen Bahnstrecke, sei es nach Verwehungen an einzelnen Stellen, werden, sofern es sich um grössere Schneetiefen handelt, sogenannte Schneepflüge mit Vortheil verwendet. Am geeignetsten sind die mit den Lokomotiven fest verbundenen Schneepflüge, mit welchen eine Schneewehe bis etwa $1^1/_2$ m Höhe glatt durchschnitten und der Schnee auf mehrere Meter zur Seite geworfen werden kann. In tiefen Einschnitten wird jedoch die Wirkung des Pflüges bald dadurch abgeschwächt, dass der beim Durchfahren seitlich angehäufte Schnee in Ermangelung von Raum in die Fahrbahn zurückfällt und sich hier bei fernerem Schneefall so verdichtet, dass die Kraft der Lokomotive nicht mehr hinreicht, die Masse zu durchbrechen.

In Nordamerika werden neuerdings bei grösseren Schneetiefen Schaufelmaschinen benutzt, welche den gelösten Schnee auf grosse Entfernung seitwärts schleudern. Eine der gebräuchlicheren Maschinen dieser Art ist folgendermaassen gebaut: an dem Vordertheile eines grossen, von einer Lokomotive geschobenen Wagens ist ein viereckiger, trichterförmiger, vorn offener, mit scharfen Rändern versehener Kasten aus Eisenblech angebracht, welcher in der für die Freilegung des Geleises erforderlichen Breite sich in den Schnee hineinschiebt und diesen sodann einem Rade von 2,75 m Durchmesser zuführt, dessen in der Richtung des Geleises liegende Achse von einer auf dem Wagen befindlichen Dampfmaschine in rasche Umdrehung versetzt wird. Die Radscheibe besteht aus messerartigen, den Flügeln einer Windmühle ähnlichen Platten, welche die Schneemasse in dünne Streifen zerschneiden. Der zerkleinerte Schnee gelangt alsdann in eine Trommel, aus welcher ihn schnell rotirende Schaufeln durch eine in der Decke befindliche Oeffnung fortschleudern. Ueber dieser Oeffnung befindet sich eine verstellbare Klappe, die den Schnee je nach Bedarf rechts oder links zur Bahn lenkt. Der fortgeschleuderte Schnee fliegt in hohem Bogen 30 bis 100 m weit hinweg. Wo der Schnee noch nicht sehr fest gelagert ist, kann der Schaufler Massen von 3 bis 3,6 m Tiefe mit einer Geschwindigkeit von 3 bis 5 km in der Stunde beseitigen.

Diese Maschinen, welche unseres Wissens in Deutschland noch nicht Verwendung gefunden haben, sollen sich sowohl in Bezug auf die Schnelligkeit in der Freilegung der Geleise, als auch hinsichtlich des Kostenpunktes vortheilhaft bewährt haben, sodass es angezeigt sein möchte, auch in Deutschland auf dazu geeigneten, besonders gefährdeten Bahnstrecken Versuche mit denselben anzustellen.

In anderer Richtung wird gegenwärtig auf Anregung des Reichs-Eisenbahnamts der Versuch gemacht, ob es nicht möglich ist, die Beobachtungen der Deutschen Seewarte zu benutzen, um die Bahnverwaltungen von bevorstehenden Schneestürmen telegraphisch in Kenntniss zu setzen, sodass sie durch rechtzeitige Versammlung von Arbeiterkolonnen, Heranholen von Schneepflügen usw. die Geleise freizuhalten imstande wären. Wie uns mitgetheilt wird, hat das Reichs-Marineamt dieser Anregung bereitwilligst Folge gegeben; da es indess der Seewarte zur Aufstellung genügend sicherer Prognosen in dieser bestimmten Richtung vorläufig noch an ausreichenden Unterlagen fehlt, so werden zunächst in einigen Eisenbahnbezirken genaue statistische Ermittelungen über die Schneefälle und die Windverhältnisse, unter denen sie eintreten, durch die Bahnbeamten angestellt. Das Material wird bei der Seewarte gesammelt und einer wissenschaftlichen Prüfung dahin unterzogen, ob sich Grundsätze feststellen lassen, nach welchen Vorausbestimmungen von Schneestürmen demnächst mit einiger Sicherheit getroffen werden können.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Centralbahn.

Der wichtigste Berathungsgegenstand der Sitzung des Verwaltungsrathes vom 27. Januar betraf die Erweiterung des Bahnhofes Luzern und die Erstellung eines zweiten Zufahrtgeleises von der Sentimatt (Einmündung der Nordostbahnlinie) bis in den Bahnhof Luzern. — Der in Aussicht stehende neue Bahnhof ist an der bisherigen Stelle, jedoch bedeutend vergrössert und als Kopfbahnhof projektirt. Vor dem geräumigen Aufnahmegebäude wird ein Stirnperron von etwa 15 m Breite angelegt, von welchem aus man auf die vier Zungenperrons gelangt, die mit Vermeidung von Treppen und Tunnels zu den 7 Ein- und Ausfahrtsgeleisen führen. Der Güterbahnhof bleibt an seinem jetzigen Ort, jedoch werden die Güterschuppen und Rampen entsprechend vergrössert. Um die Kopfbahnhofanlage zu ermöglichen, muss die Zufahrtslinie in einem Bogen weiter nach Süden verlegt werden; die Niveauübergänge an der Hirschmatt- und Obergrundstrasse werden beseitigt. Die Kosten der Bahnhoferweiterung sind auf 4875000 Francs, diejenigen des zweiten Zufahrtsgeleises mit einem zweiten Gütschtunnel auf 775000 Frcs. veranschlagt.

Ein zweites Geschäft von Bedeutung war die Revision der Statuten der Pensions- und Hilfskasse der Beamten. Behufs völliger Herstellung des versicherungstechnischen Gleichgewichts dieser Kasse erschien namentlich eine weitere Erhöhung der Einnahmen derselben als geboten. Der Verwaltungsrath entschloss sich, diese Erhöhung ganz zu Lasten der Gesellschaft zu nehmen, so dass die Mitgliederbeiträge (4 % der in Betracht kommenden Jahresgehalte) unverändert bleiben. Zu diesem Ende wurde der ordentliche Beitrag der Centralbahn von 4 auf 5 %, der ausserordentliche Beitrag auf 6 % der Gehalte erhöht und einmaliger Extrazuschuss von 80000 Frcs. zu Lasten des Reservefonds beschlossen. Für solche Mitglieder, welche künftig der Kasse erst im vorgerückten Lebensalter beitreten, soll eine dem höheren Eintrittsalter entsprechende Ermässigung der Unterstützungsansprüche eintreten.

Langenthal-Huttwylbahn.

Die Verwaltung dieser Bahn gibt vom 1. Februar d. J. an Kilometer-Abonnementsbillets für 300 km, auf den Namen lautend und für ein Jahr gültig, zum Preise von 15 Frcs. aus.

Gütschbahn.

Die Gütschbahn in Luzern bezahlt ihren Obligationären für das Jahr 1890 eine Dividende von 20 %. Sie hat in vergangener Saison in etwa 7 Monaten 101442 Personen befördert. Im Durchschnitt wurden täglich 38 Fahrten ausgeführt.

Schweizerische Eisenbahnschule.

Am 1. Mai wird in Biel die Eisenbahnschule als eine Unterabtheilung des Westschweizerischen Technikums eröffnet werden.

Uetlibergbahn.

Die Bilanz für 1890 zeigt folgendes Ergebniss:

	1890 Frcs.	1889 Frcs.
Aktiven.		
Uebertrag vom Vorjahre	6857,54	4802,80
Ueberschuss der Betriebseinnahmen	35824,25	41102,79
Ertrag verfügbarer Kapitalien	5199,73	4509,45
Entnahme aus dem Erneuerungsfonds	1989,20	1644,30
	49870,72	52059,34
Passiven.		
Zinsen und Provisionen	939,75	148,95
Verzinsung und Obligationen	25000,—	27000,—
Einlage in den Erneuerungsfonds	7000,—	7000,—
Ausserordentliche Abschreibung	—,—	1052,85
Zur Verfügung der Aktionäre	16930,97	16857,54
	49870,72	52059,34

Das schlechte Wetter im Saisonmonat August hat die Rein-Betriebseinnahmen ungünstig beeinflusst; das Schlussergebniss ermöglicht den Aktionären die bescheidene Dividende von 1 %.

Fusion Nordostbahn-Vereinigte Schweizer Bahnen.

Von kompetenter Seite erfährt die „Bern. Ztg.", dass die Fusionsverhandlungen auf der Grundlage wieder aufgenommen wurden, dass die Aktien der Vereinigten Schweizerbahnen, um gleichwerthig mit den Nordostbahnaktien eingestellt zu werden, 100 Frcs. nachzubezahlen haben. Voriges Jahr verlangte die Nordostbahn eine Nachzahlung auf jede Aktie der Vereinigten Schweizerbahnen von 150 Frcs.

Gotthardbahn.

Das Jahres-Betriebsbulletin der Gotthardbahn, in welchem die Ziffern der drei letzten Monate noch approximative sind, gibt zu interessanten Studien Gelegenheit. Zunächst kann konstatirt werden, dass der Personentransport eine Zunahme von 8,2% erfuhr, das Erträgniss des Gepäckverkehrs hingegen um 5,1% hinter 1889 zurückgeblieben ist. Auch andere Umstände, als nur dieses Missverhältniss beweisen, dass der Durchgangsverkehr bedeutend abgenommen hat und obige 8,2% Personen-Verkehrszunahme auf Konto des Lokalverkehrs geschrieben steht. Die wirthschaftlich ungünstige Lage Italiens, so schreibt die „Fr. Ztg.", hat hierzu sehr wahrscheinlich beigetragen und dürfte, sofern sie anhält, auch die Gütertransporte der Gotthardbahn ungünstig beeinflussen. Schon im letzten Jahre hat nur der Viehverkehr erfreulich zugenommen in der Stückzahl ist er fast verdoppelt (mehr 91,9%), sein Erträgniss stieg um 37,8%. Die übrigen Güter sind in der Menge um 3,8% zurückgegangen, in der Einnahme um 2,9%. Die verschiedenen Einnahmen verminderten sich um 3,3%. Das Mehr des Personen- und Viehverkehrs wird daher reichlich durch das Weniger der Güter usw. aufgewogen, und die Roheinnahme bleibt noch ein wenig hinter der vorjährigen zurück, um 67 158 Frcs. = 0,5%. Die Betriebsausgaben haben, obwohl die Gotthardbahn in dieser Hinsicht, dank ihrer direkten, fast ohne Zweige dastehenden Linie besser gestellt ist als die anderen Bahnen, sich nur um 363 946 Frcs. = 6,1% erhöht, daher der Ueberschuss mit 6 831 477 Frcs. um nur 431 105 Frcs. oder 5,9% hinter dem vorjährigen zurückblieb.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Rücktritt des Bestellers vom Werkverdingungsvertrage nach Preussischem Recht.** Aus den Entscheidungsgründen: „Dem Berufungsgericht ist darin beizutreten, dass bei einer Werkverdingung über Bauten, welche in einer bestimmten Frist auszuführen sind, der Besteller schon vor Ablauf der Frist von dem Vertrage abzugehen berechtigt ist, wenn es feststeht, dass der Werkmeister aus eigener Schuld das übernommene Werk nicht rechtzeitig ausführen könne. Es braucht nicht erörtert zu werden, ob dieser Rechtssatz aus den §§ 360 ff., V. 5 des Pr. Allg. L.-R.'s folgt, wie das Berufungsgericht annimmt, oder ob es als eine Konsequenz des im § 938 I. 11. Pr. allg. L.-R.'s aufgestellten Grundsatzes anzusehen ist. Hiernächst wird mit Bezug auf den § 938 a. a. O. weiter ausgeführt, dass ‚der Besteller nur im Falle des wirklich eingetretenen Verzuges des Werkmeisters zurücktreten darf und man wird daher auch vor Ablauf der für die Ausführung des Werkes bestimmten Frist dem ersteren nur dann das Recht, wegen Saumseligkeit des Werkmeisters von dem Vertrage zurückzutreten, einräumen können, wenn es bereits feststeht, dass das Werk nicht rechtzeitig werde vollendet werden'. Abweichend hiervon hält das Berufungsgericht es im vorliegenden Falle zur Rechtfertigung des Verhaltens des Bestellers R. für genügend, dass derselbe zur Zeit des Rücktritts ‚gerechtfertigten Grund' gehabt, ‚anzunehmen' dass der Werkmeister ausser stande sein werde, die vertragsmässige Fertigstellung des Rohbaues bis Ende 1888 auszuführen und es sieht als unerheblich an, ‚wie sich demnächst in Bezug auf diese Fertigstellung die Verhältnisse thatsächlich gestaltet haben'. Daher werden die Anträge des klagenden Werkmeisters, welche darauf hinzielen, nachzuweisen, dass er den Rohbau trotz der in den ausgeführten Arbeiten vorhandenen Mängel noch rechtzeitig ordnungsmässig fertiggestellt haben würde, abgelehnt. Diese Ausführung ist rechtsirrthümlich. Wie ein Verzug nicht vorliegt, wenn die Leistung thatsächlich rechtzeitig beschafft wird, mag der Verpflichtete auch wenig Sorgfalt gezeigt und nur infolge unerwartet günstiger Umstände zur rechtzeitigen Erfüllung seiner Verbindlichkeit imstande gewesen sein, so muss auch, wenn es sich um die Befugniss des Bestellers handelt, vor Ablauf der für Ausführung des Werkes gesetzten Frist wegen Saumseligkeit des Werkmeisters zurückzutreten, daran festgehalten werden, dass es feststehen muss, der Werkmeister werde thatsächlich das Werk nicht rechtzeitig fertigstellen. Für die Annahme, dass der Besteller dann zurücktreten dürfe, wenn er genügenden Grund habe anzunehmen, dass die Vollendung des Werkes eine Verzögerung erfahren werde, fehlt es an einem gesetzlichen Anhalt, auch würde dieselbe in einem bedenklichen Maasse die Interessen des Werkmeisters gefährden. Es ist selbstverständlich, dass, wenn die Vollendung des Werkes in der festgesetzten Frist absolut unmöglich ist, auch der einzelne Werkmeister, um welchen es sich handelt, seine vertragsmässige Erfüllung nicht rechtzeitig erfüllen kann. Andererseits würde aber daraus, dass die rechtzeitige Beendigung des Werkes zur Zeit des Rücktritts an sich nicht unmöglich gewesen ist, nicht ohne weiteres folgen, dass auch der betreffende Werkmeister nicht in Verzug gerathen sein würde." (Erk. des VI. Civilsen. des Reichsger. v. 30. Okt. 1890; Jur. Wochenschr. 1890 S. 417.)

Auch der Unfall, welchen ein in der Eisenbahnfeuerwehr beschäftigter Arbeiter bei der Löschung eines Brandes von einem nicht zur Eisenbahn gehörigen Gebäude erleidet, fällt unter die Unfallversicherung. Die Bahnhofsfeuerwehr in Fulda wurde am 29. Oktober 1888 nach Hünfeld zur Löschung des dortigen Brandes beordert. Bei den Löschungsarbeiten kam ein Arbeiter der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Fulda, welcher Mitglied der Bahnhofsfeuerwehr war, ums Leben. Seine Wittwe verlangte von dem Eisenbahnfiskus Entschädigung nach dem Haftpflichtgesetze, da der Unfall durch Verschulden der Beamten herbeigeführt sei. Das Berufungsgericht nahm an, dass der Unfall sich im Betriebe des Eisenbahnfiskus ereignet habe, und dass die Klägerin daher nach § 95 des Unfall-Versicherungsgesetzes nur die Unfallentschädigung nach diesem Gesetze beanspruchen könne. Die Revision der Klägerin wurde durch Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 10. November 1890 zurückgewiesen. In den Gründen ist ausgeführt:

Im Sinne des § 1 Absatz 1 des Unfall-Versicherungsgesetzes umfasst der Betrieb nicht nur die Summe aller derjenigen Thätigkeiten, welche den Zwecken des Betriebes unmittelbar dienen, sondern auch jene, welche die Zwecke des Betriebes mittelbar fördern. —

Von diesem Gesichtspunkte aus ist die Thätigkeit einer aus Arbeitern von Eisenbahnwerkstätten gebildeten Feuerwehr, welche die Eisenbahnverwaltung zu einer dauernden organischen Einrichtung gemacht hat, und deren Aufgabe es ist, die Gebäude, die Werkstätten, wie das gesammte Betriebsmaterial der Eisenbahn vor Brandschaden zu schützen und die Sicherheit des fiskalischen Eigenthums, wie des Fahrbetriebs und der Produktion zu erhöhen, als eine solche anzuerkennen, welche die Zwecke des Betriebes mittelbar fördert, und welche somit der Betriebsthätigkeit zugerechnet werden kann.

Zweifelhaft könnte es sein, ob die Thätigkeit einer solchen Feuerwehr auch dann als Betriebsthätigkeit angesehen werden kann, wenn sie nicht auf Erhaltung von der Betriebsverwaltung zugehörigen und dem Betriebe dienenden Objekten gerichtet war, sondern bei fremden, insbesondere Privatgebäuden entfaltet wurde.

Allein man wird auch hier die Auffassung des Berufungsrichters, dass es bei der Natur der Feuersgefahr, der Leichtigkeit ihrer Fortpflanzung und der Unberechenbarkeit ihrer Ausdehnung — wodurch dieselbe gleichzeitig zu einer allgemeinen und öffentlichen Gefahr wird — im wohlverstandenen gegenseitigen Interesse aller benachbarten Feuerwehren, wie der Institute oder Gemeinwesen, denen sie dienen, liege, sich in Brandfällen gegenseitig Hilfe zu leisten und hierdurch die Sicherheit, nicht etwa nur des fremden, sondern vermöge des dadurch gewonnenen Anspruches auf Gegenseitigkeit auch die des eigenen Besitzes und des eigenen Betriebes zu erhöhen, nicht als rechtsirrig ansehen können. — Wenn daher der Berufungsrichter gegebenen Falles davon ausging, dass § 12 der Feuerlösch-Ordnung für die Stationen, Haltestellen und Eisenbahnwerkstätten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., welcher die Verwendung der Feuer-Löschgeräthschaften und bezw. das Eingreifen der Bahnhofsfeuerwehr auch zur Hilfeleistung in bedrängten Ortschaften ausserhalb der Station gestattet, durch den hiermit erworbenen Anspruch auf Reziprozität seitens benachbarter Feuerwehren bei eigenem Brandunglücke, die Sicherheit der eigenen Gebäude und Betriebseinrichtungen erhöhe und damit die Zwecke des Betriebes mittelbar fördere, so durfte folgerichtig auch die durch den § 12 normirte Thätigkeit ohne Rechtsirrthum als „im Betriebe" der Eisenbahnverwaltung vorgenommen und ein dabei vorgekommener Unfall als Betriebsunfall angesehen werden, ohne dass es darauf anzukommen hätte, ob der betreffende Brand auch eisenbahnfiskalische Gebäude direkt oder indirekt bedroht hatte. —

Ist dies aber der Fall, so erwirbt jeder bei solcher Hilfeleistung thätige Arbeiter, wenn er einen Unfall erleidet, das Recht auf Entschädigung nach Maassgabe des Unfall-Versicherungsgesetzes und Ausdehnungsgesetzes, während andererseits er oder seine Hinterbliebenen weitergehende Ansprüche auf Schadenersatz gegen die Betriebsunternehmer nur unter den hier nicht vorliegenden Voraussetzungen des § 95 des Unfall-Versicherungsgesetzes geltend machen können.

Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamtes.

v. O. **Einfluss einer erneuten Verletzung an derselben Körperstelle — ausserhalb des Betriebes — auf die Unfall-Entschädigungspflicht.** Ein Arbeiter, welcher durch einen Betriebsunfall einen Beinbruch erlitten hatte, brach nach einiger Zeit, als der Knochenbruch zwar verheilt, das Bein jedoch noch nicht wieder völlig gebrauchsfähig geworden war, das Bein infolge eines Falles auf ebener Erde ausserhalb des Betriebes von neuem und zwar genau an der alten Stelle. Nachdem es durch die ärztlichen Gutachten als sehr wahrscheinlich hingestellt worden war, dass die Schwäche und geminderte Widerstandsfähigkeit der alten Bruchstelle zur Herbeiführung des neuen Bruches wesentlich beigetragen hatte, hat das Reichs-Versicherungsamt durch Entscheidung vom 3. März 1890 die betheiligte Berufsgenossenschaft auch für die Folgen des neuen Unfalles entschädigungspflichtig erklärt, da der ältere Betriebsunfall als mitwirkende Ursache für dessen Herbeiführung angesehen werden musste. (Amtl. N. d. R.-V.-A. VI Nr. 17 S. 500 Nr. 874.)

v. O. **Vereitelung der Heilung durch grundlose Entfernung aus dem Krankenhause.** Ein Verletzter hatte sich auf Veranlassung der Berufsgenossenschaft nach beendigtem Heilverfahren freiwillig einer Operation unterworfen, die völlige Durchführung der ärztlichen Behandlung aber durch eigenmächtige Entfernung aus dem Krankenhause vereitelt und dadurch das Maass der ihm demnächst verbliebenen Erwerbsfähigkeit in einem bestimmten, vom behandelnden Arzte geschätzten Grade beeinträchtigt. Das Reichs-Versicherungsamt hat im Anschlusse an seine Entscheidung 752 (Amtl. N. 1889 S. 358) durch Rekursurtheil vom 2. Juni 1890 ausgesprochen, dass der Verletzte, nachdem einmal durch die Vornahme der Operation das Heilverfahren wieder eröffnet worden war (§ 7 Unfall-Vers.-Ges.), verpflichtet gewesen wäre, die Durchführung desselben im Krankenhause abzuwarten. Demgemäss wurde nach den aus den Entscheidungen 500 und 610 (Amtl. N. 1888 S. 196 u. 333) ersichtlichen Grundsätzen bei Bemessung der Rente derjenige Theil der Erwerbsunfähigkeit ausser Betracht gelassen, welcher nach begründeter ärztlicher Schätzung auf das ordnungswidrige Verhalten des Verletzten zurückgeführt werden konnte. (Amtl. N. d. R.-V.-A. VI Nr. 17 S. 499 Nr. 871.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Dem Regierungs- und Baurath Neitzke in Danzig ist die Stelle des Direktors des Betriebsamts daselbst verliehen worden.

Versetzt sind: der Geheime Regierungsrath Menne, bisher in Neuwied, als Direktor an das Betriebsamt (Hannover-Altenbeken) in Hannover, der Regierungs- und Baurath Karl Schmidt, bisher in Frankfurt a/M., nach Neuwied behufs Wahrnehmung der Geschäfte des Direktors des Betriebsamts daselbst, der Regierungsrath Nierhoff, bisher in Weissenfels, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Dessau, und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Flender, bisher in Bromberg, nach Gnesen als Vorsteher der Bauinspektion daselbst.

Der Eisenbahn-Maschineninspektor Augustin, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Betriebsamte in Neisse, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Im Gütertarif Elberfeld - Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen vom 1. Oktober 1889 ist der Druckfehler, betreffend die Entfernung Menden-Leipzig (Berliner Bhf.) von 4 km in 414 km berichtigt worden.

Elberfeld, den 2. Februar 1891. (245)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Verkehrswiederaufnahme.

In der Station Belgrad der Kgl. Serbischen Staatsbahn ist der wegen Schneehindernissen gestört gewesene Verkehr am 27. Januar l. J. in vollem Umfange wieder aufgenommen worden.

Budapest, am 29. Januar 1891. (246)
Die Direktion
der Königl. Ung. Staatsbahnen.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Wegen Schneeverwehung war der Gesammtverkehr auf den nachstehend angeführten Linien der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen eingestellt, und zwar:

auf den westlichen Linien:

a) in der Strecke St. Pölten - Leobersdorf - Wittmannsdorf - Ebenfurt vom 17. bis 23/1.;
b) in der Strecke Hannsdorf - Niederlindewiese vom 17. bis 20/1.;
c) in der Strecke Kriegsdorf-Römerstadt vom 17. bis 20/1;

auf den nordöstlichen Linien:

a) in der Strecke Dolina-Wygoda vom 17. bis 20/1.;
b) auf den Kolomeaer Lokalbahnen vom 17. bis 23/1.;
c) auf der Lokalbahn Hadikfalva - Radautz vom 17. bis 23/1.;
d) auf der Lokalbahn Hliboka - Berhometh und Karapciu - Czudin vom 17. bis 23/1. l. J.

Der Trajektverkehr zwischen Bregenz-Friedrichshafen, Bregenz-Konstanz und Bregenz - Romanshorn ist wegen Vereisung des Bodensees vom 18. d. Mts. bis auf weiteres eingestellt.

Wien, am 27. Januar 1891. (247)
Der Verkehrsdirektor.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

a) Der seit dem 8/1. eingestellt gewesene Trajektverkehr zwischen
Bregenz-Konstanz,
„ -Friedrichshafen,
„ -Romanshorn
wurde am 28/1. l. J. wieder eröffnet.

b) Wegen Schneeverwehung wurde auf der Lokalbahn Hadikfalva - Radautz (nordöstliche Linien) der Gesammtverkehr am 27/1. l. J. bis auf weiteres eingestellt. Dauer der Unterbrechung unbekannt.

Wien, am 31. Januar 1891. (248)
Der Verkehrsdirektor.

K. K. priv. Kaiser Ferd. - Nordbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Anzeige vom 17. Januar d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass wegen Schneeverwehung der Frachtenverkehr in der Strecke: Hullein-Friedek vom 17. bis inkl. 30. d. Mts., Friedek-Bielitz vom 18. bis inkl. 26. und Oderberg-Krakau vom 21. bis inkl. 26. d. Mts.,

ferner auf den Lokalbahnen: Stauding-Wagstadt vom 4. bis inkl. 28. d. Mts., Hotzendorf-Neutitschein vom 9. bis inkl. 28. d. Mts., Stauding-Stramberg vom 11. bis inkl. 20. und vom 25. bis inkl. 26. d. Mts., Rohatetz-Strassnitz vom 17. bis inkl. 22. d. Mts., Bielitz-Kalwarya vom 17. bis inkl. 27. d. Mts., Weisskirchen-Krasna und W. Meseritsch-Wsetin vom 17. bis inkl. 19. d. Mts. und vom 22. bis inkl. 27. d. Mts., Zauchtl-Neutitschein vom 17. bis inkl. 19. d. Mts., Drösing-Zistersdorf vom 20. bis inkl. 22. d. Mts. und Golleschau-Ustron vom 21. bis inkl. 24. d. Mts. eingestellt war.

In der Strecke Wien-Ostrau konnten wegen Schneeverwehungen in der Zeit vom 16. bis inkl. 26. d. Mts. ausser den Personenzügen nur Züge mit lebenden Approvisionirungsgütern und im beschränkten Maasse auch mit Kohle verkehren.

Wien, den 31. Januar 1891. (249)

Raab - Oedenburg - Ebenfurter Eisenbahn. Unter Bezugnahme auf § 14 Abs. 4 des Uebereinkommmens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung, bringen wir hiermit zur allgemeinen Kenntniss, dass infolge Schneeverwehungen der Frachtenverkehr auf der Linie Raab-Ebenfurt der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn vom 9. bis inklusive 22. Januar 1891 eingestellt war.

Sopron, am 22. Februar 1891. (250)

4. Güterverkehr.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Vom 15. Februar d. J. ab wird die Station Gevelsberg Rh. des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 1 b für bestimmte Stückgüter — Metalle und Metallwaaren sowie Holzwaaren — einbezogen. Gleichzeitig werden einige Entfernungen etc. in dem gemeinschaftlichen und den Tarifheften 2 und 3 für den vorbezeichneten Verkehr abgeändert. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 31. Januar 1891. (251)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Charlottenbrunn, Landeshut i/Schl., Neustadt in Oberschl., Marienberg (Sächs. Stb.), Liebenstein, Schweina, Wernshausen in den Tarif vom 15. Juni v. J. einbezogen, so-

wie die Frachtsätze der Stationen Görlitz und Saarau ergänzt.
Altona, den 2. Februar 1891. (252)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. April l. J. treten an Stelle der im Nachtrag II zum Südwestdeutschen Tarifheft 7 eingeführten Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 (für Metalle etc. als Stückgut) die höheren Sätze des Haupttarifs wieder in Kraft.
Karlsruhe, den 31. Januar 1891. (253)
Generaldirektion.

Das vom 1. Oktober 1883 gültige Heft II des **Galizisch - Süddeutschen Getreide-Ausnahmetarifs** tritt am 15. März d. J. auch für den Verkehr mit Elsass-Lothringischen und Luxemburgischen Stationen ohne Ersatz ausser Geltung.
Strassburg, den 29. Januar 1891. (254)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahngüterverkehr Frankfurt am Main-Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg. Vom 10. Februar lfd. J. ab, kommen für die Beförderung von Kies in Wagenladungen von 10000 kg zwischen Brück und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ermässigte Frachtsätze zur Einführung.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (255)
Frankfurt a/M., den 1. Februar 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1, 2 und 3, Theil III, Heft 1, 2 und 3. Die in den vorbezeichneten Tarifen nebst den hierzu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Eisenwaaren und Façoneisen gelangen mit Ende März 1891 zur Aufhebung.
Ob bezw. welcher Ersatz an Stelle dieses Ausnahmetarifs treten wird, wird s. Zt. bekannt gegeben werden.
Breslau, den 4. Februar 1891. (256)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Mit dem 1. Februar d. J. tritt im diesseitigen Lokalgütertarif nachstehende Bestimmung in Kraft:
„Bei Aufgabe in Wagenladungen wird gemünztes Geld auch in dichte Säcke verpackt gegen Hinterlegung des im § 47 des Betriebsreglements vorgeschriebenen Reverses zur Beförderung zugelassen. Im übrigen finden auf diese Sendungen die allgemeinen Zusatzbestimmungen unter II zu § 48 B 2 des Betriebsreglements im Theil I des Deutschen Eisenbahngütertarifs ebenfalls Anwendung."
Dortmund, den 30. Januar 1891. (257)
Die Direktion.

Oberschlesischer Kohlen- etc. Verkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Bromberg etc. Am 1. März d. J. tritt als Anhang zum Staatsbahn-Gütertarif Breslau-Bromberg etc. ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Kokes von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und der Ostpreussischen Südbahn in Kraft, durch welchen der bezügliche Ausnahmetarif vom 1. September 1885 nebst Nachträgen I—XVI sowie der Kohlen-Ausnahmetarif nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin etc. vom 15. November 1884 nebst Nachträgen I—XI, soweit letzterer Frachtsätze nach den Stationen Alt-Damm, Carolinenhorst und Stargard i. Pm. enthält, aufgehoben werden. Der neue Tarif stellt sich im allgemeinen als eine Neuauflage des bisherigen Tarifs dar und enthält nur theilweise geringfügige Erhöhungen bis 1 ₰ für 100 kg im Theil I des Tarifs für 10000 kg-Sendungen, welche durch die Betriebseröffnung der Strecke Karf-Radzionkau und den Abbruch der alten Strecke Karf-Tarnowitz hervorgerufen sind. Einzelne Aenderungen im Theil II und III des Tarifs sind auf Druck- etc. Fehler zurückzuführen. Soweit durch den neuen Tarif gegen jetzt Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. März d. J. in Kraft. Druckabzüge des Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.
Breslau, den 31. Januar 1891. (258)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die im Bayerisch-Schweizerischen Verbande bestehenden Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Würzburg Bayer. Bahn einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich Bötzbergbahn) und der Vereinigten Schweizerbahnen andererseits gelten vom 1. Februar l. J. ab auch für den Verkehr zwischen Würzburg Bad. Bahn und den betreffenden Schweizerischen Stationen.
Karlsruhe, den 3. Februar 1891. (259)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Lokal-Vieh- etc. Verkehr. Am 15. Februar d. J. kommt der Nachtrag 1 zum diesseitigen Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1890 zur Einführung. Durch denselben werden die Stationen Berlin (Potsdamer Bahnhof) und Halle a/S. als Tränkestationen in den Tarif aufgenommen und kommen Aenderungen und Ergänzungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen zur Einführung.
Magdeburg, den 31. Januar 1891. (260)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. In dem Spezialexporttarif für Getreide etc. von der Orenburger Bahn über Grajewo nach Königsberg etc. vom 17./29. Dezember 1889 ermässigt sich von sofort der Satz von Sorotschinskaja nach Königsberg um 1 R., nach Pillau um 1,02 R. und nach Memel um 1,03 R. für den Wagen mit 10000 kg.
Direktion. (H&V261)

Ausdehnung der Ausnahmetarife für Stein- und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr. Die für Stein- und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr von Aschersleben, Egeln, Schönebeck und Stassfurt nach den Elb- und Weserhäfen, sowie nach Flensburg, Kiel, Lübeck, Rostock (M. F. F.) und Wismar bestehenden Ausnahme-Tarifsätze finden unter den gleichen Bedingungen, wie diese, vom 10. d. Mts. ab auch im Verkehr von Baalberge und Bernburg nach den bezeichneten Seehafenstationen Anwendung.
Magdeburg, den 2. Februar 1891. (262)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. (Ermässigung der Schleppbahngebühr.) In den Elbeumschlags-Verkehren, Tarif Oesterreich-Laube vom 1. März 1888, soweit derselbe durch Nachtrag IX in Kraft verbleibt, ferner Nordwestböhmen-Laube vom 15. Mai 1888, Westösterreich Schönpriesen-Umschlag vom 15. September 1889, Südwestrussland-Laube vom 15. August 1886 und im Elbumschlags-Verkehr mit Galizien vom 1. September 1890 wird mit Gültigkeit ab 15. Februar 1891 die Schleppbahngebühr für Güter des Spezialtarifes III, sowie für Güter der Ausnahmetarife, die in den Spezialtarif III laut Güterklassifikation für die Elbeumschlags-Verkehre rangiren, von 10 resp. 9,5 ₰ pro 100 kg auf 5 ₰ pro 100 kg im Kartirungswege ermässigt.
Wien, den 4. Februar 1891. (263)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1891 bis 1. April 1892 soll vergeben werden.
Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 16. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.
Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.
Giessen, den 26. Januar 1891. (264)
Grossherzogliche Direktion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien

Der Verkauf der aufgekommenen Altmaterialien (Schienen, Kleineisenzeug etc.) findet
Dienstag, den 10. Februar 1891,
Vormittags 11½ Uhr,
im diesseitigen Verwaltungsgebäude statt, bis zu welchem Termine Preisgebote einzureichen sind.
Verzeichnisse und Bedingungen sind gegen Einsendung von 25 ₰ für Schreibgebühren von uns zu beziehen, können auch in unserem Amtszimmer eingesehen werden.
Dessau, im Januar 1891. (265)
Königlich Preussisches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 12. 1891.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 800 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 11. Februar 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 3 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Spurweiten in den Ländern Englischer Zunge.

(Schluss aus Nr. 10.)

III. Ostindien.

Die ersten in Ostindien gebauten Eisenbahnen hatten 5 Fuss 6 Zoll (1,676 m) Spurweite. Lord Dalhousie, welcher im Jahre 1844 im Englischen Oberhause am dringendsten von der Regierung die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses gefordert hatte, war 1850 Vizekönig von Indien; er richtete am 4. Juli 1850 an die Ostindische Gesellschaft, welche eben der Ostindischen Eisenbahngesellschaft die Konzession für die erste Theilstrecke der Eisenbahn von Kalkutta nach Bombay ertheilt hatte, ein Schreiben folgenden Inhalts: „Die Britische Gesetzgebung beging, ohne es zu wissen, einen Irrthum, als sie die Einführung von zwei verschiedenen Spurweiten im Vereinigten Königreich gestattete; die zahlreichen und ernsten Nachtheile, die daraus entstanden, sind wohl bekannt und werden noch lange ihren Einfluss fühlbar machen. Die Regierung von Indien muss darüber wachen, dass das Land vor diesen Nachtheilen verschont bleibe, so gross auch die Ausdehnung, welche die Eisenbahnen dort künftig erfahren werden, sein mag, und es liegt in ihrer Macht, dieses Ziel zu erreichen, indem sie die Spurweite, die für die zuerst gebaute Linie angenommen wird, für alle folgenden verbindlich macht. Meiner Ansicht nach muss aber die Regierung noch mehr thun; sie muss nicht nur bestimmen, dass alle Eisenbahnen, die im Lande gebaut werden, die gleiche Spurweite erhalten, sondern sie muss auch daraus Nutzen ziehen, dass sie sich dem Entstehen des Eisenbahnnetzes gegenüber befindet, indem sie Wissenschaft und Erfahrung darüber zu Rathe zieht, welches die Einheitsspur ist, die am besten für dieses Land passt. Die von Herrn Simms in seinem beiliegenden Bericht angestellten Betrachtungen, die gerade auf Indien berechnet sind, halten mich noch mehr zurück, die Einführung der Spurweite von 4 Fuss 8½ Zoll zu gestatten, so lange nicht die Frage von neuem durch die Ostindische Eisenbahngesellschaft unter behördlicher Mitwirkung der Indischen Gesellschaft geprüft sein wird.“

Die Eisenbahngesellschaft hatte nämlich verlangt, die Spurweite von 4 Fuss 8½ Zoll annehmen zu können — ein Gesuch, welches dem technischen Beirath der Regierung, Ingenieur W. Simms, zur Begutachtung vorgelegt wurde und diesem zu einem Berichte Anlass gab, in dem er die Spurweite von 5 Fuss 6 Zoll empfahl und dies damit begründete, dass in Anbetracht der zu gewissen Jahreszeiten sehr häufigen Orkane von ausserordentlicher Heftigkeit der Schwerpunkt der Lokomotiven und Wagen durch Wahl einer breiteren Spurweite ermässigt werden müsse und dass die Verbreiterung um 9½ Zoll dem Umsturz der Züge bei derartigen Windstössen vorbeugen würde. Aus ähnlichen Gründen haben auch die Englischen Ingenieure beim Eisenbahnbau in anderen Englischen Kolonien und in den Südamerikanischen Ländern eine breitere Spurweite als 1,435 m gewählt.

Durch Schreiben vom 4. Dezember 1850 erklärte die Indische Gesellschaft, dass auch ihr die von Simms empfohlene Spurweite angemessen erscheine, so dass dieselbe trotz des Vorzugs, den Lord Dalhousie persönlich der Spurweite von 6 Fuss zuertheilte, im Jahre 1851 endgültig angenommen wurde. Mit dieser Spurweite von 5½ Fuss (1,676 m) wurde die grosse 4500 km lange Bahn gebaut, welche in Negapatan im Süden der Halbinsel beginnt und nordwärts über Madras und Bombay nach Allahabad führt, um eine Gabel westlich nach Lahore und dem Indus, eine andere östlich nach Kalkutta an der Mündung des Ganges zu entsenden.

Im Jahre 1869 unter dem Vizekönig Lord Mayo wurde die Frage, ob es zuträglich sei, für die noch zu bauenden Linien eine geringere Spurweite zu wählen, wieder aufgenommen; der Wechsel des Vizekönigs hatte einen Umschwung in den Anschauungen der Regierung hervorgerufen. Wie Lord Dalhousie ein Gegner jeder Abweichung von der Einheitsspur gewesen war, ebenso eifrig ging Lord Mayo daran, die Schmalspur in Indien einzuführen. „Wenn wir eine Elephantenlast haben — sagte er — so bedienen wir uns eines Elephanten, wenn wir aber nur für einen Esel Last genug haben, so nehmen wir einen Esel.“ Auch die auf dem Staatsschatz ruhende drückende Last der Zinsengewähr gab Veranlassung zu diesem Ansichtswechsel; die Indische Regierung hatte dem zum Bau der Bahnen verwendeten Anlagekapital 5 % Zinsen gewährleistet, welche in London in Gold zum Satze von 1 sh. 10 d. für die Rupie zu zahlen waren. Nun musste aber die Indische Regierung infolge der eintretenden Entwerthung des Silbers thatsächlich 6, 7 und sogar 8 % Zinsen bezahlen und wurde behufs Deckung der Zinsengewähr genöthigt, die Steuern zu erhöhen.

Lord Mayo setzte einen Ausschuss ein, bestehend aus den Obersten Strachey und Dickens, dem technischen Mitgliede der Ostindischen Eisenbahngesellschaft, Ingenieur Rendell und dem später durch den Bau der Forthbrücke berühmt gewordenen Ingenieur John Fowler; aber die Aufgabe dieses Ausschusses bestand nicht mehr darin, zu prüfen, ob überhaupt für die noch zu bauenden Bahnen die Schmalspur angenommen werden solle. In dieser Beziehung hatte die Regierung bereits ihren Entschluss gefasst und wollte keine breitere Spur als 3½ Fuss zulassen; für den Ausschuss handelte es sich also nur darum, zu untersuchen, ob man die Spurweite noch mehr verringern könnte.

Die drei erstgenannten Mitglieder des Ausschusses sprachen sich für die Spur von 2 Fuss 9 Zoll aus, während Fowler darauf aufmerksam machte, dass die Baukosten einer Bahn von 3½ Fuss nicht viel höher sein würden, als die einer Bahn von 2¾ Fuss, dass aber die Leistungsfähigkeit bedeutend grösser wäre. Zwei ausgezeichnete Ingenieure, John Hawkshaw, technisches Mitglied der Madras- und Ostbengalischen Eisenbahnen, und Bidder, technisches Mitglied der Sind-, Pendschab- und Delhibahn, glaubten den Ausschuss darauf hinweisen zu müssen, dass die Nachtheile, die aus der Umladung auf den Anschlussstationen der neuen und älteren Linien entstehen müssten, durch die beim Anlagekapital zu erzielenden Ersparnisse nicht aufgewogen würden; sie befürworteten daher für die neuen Linien die Beibehaltung der von Lord Dalhousie angenommenen Spurweite, aber die Wahl eines dem wahrscheinlichen Verkehr angepassten leichteren Oberbaues. Die Indische Regierung glaubte jedoch von ihrem Gedanken nicht abgehen zu dürfen und, da man zu jener Zeit stark damit umging, in Englisch-Indien den metrischen Maassstab einzuführen, so entschied man sich für die Meterspur, oder 3 Fuss 3³/₈ Zoll als Mittelding zwischen 2³/₄ und 3½ Fuss.

Am 4. Februar 1873 brachte der Ingenieur W. T. Thornton, Sekretär beim Indischen Amt in London, vor dem Londoner Verein der Civilingenieure eine Denkschrift zum Vortrag, welche sich betitelte: „Die Vor- und Nachtheile der Spurweite von 5 Fuss 6 Zoll sowie der Meterspur für die Eisenbahnen in Indien und besonders für die Bahnen des Pendschab“ (The relative advantages of the 5 feet 6 inches and of the meter gauge for the railways in India and particularly for those of the Punjab), abgedruckt in Band XXXV, Jahrgang 1872/73, der Verhandlungen — Proceedings — des Vereins. Die Linien, welche die Regierung im Pendschab mit der Meterspur bauen wollte, waren strategische Bahnen, welche Peschawer einerseits mit Kurrachee, andererseits mit Lahore und Delhi verbinden sollten. Thornton fand, dass die Nachtheile der Umladung aus Verkehrsrücksichten nur sehr gering sein würden, weil eben der Verkehr nur sehr schwach sein könnte und aus strategischen Rücksichten könnte die Umladung ernstliche Schwierigkeiten nicht bereiten. „Wenn ein aus dem Innern kommendes Regiment — sagte er — in Lahore ankommt und weiter nach Norden gehen soll, so wird die aus der Spurunterbrechung entstehende Verzögerung nur so lange dauern, als das Regiment Zeit gebraucht, um aus einem Zuge aus- und in den andern einzusteigen.“ Für die Entscheidung der Regierung traten bei der Verhandlung von den Mitgliedern des Vereins nur die Beamten des Indischen Amtes als Vertheidiger auf; 31 Mitglieder sprachen sich gegen und nur 9 für die von der Indischen Regierung angenommene Eisenbahnpolitik aus. Infolge der stattgehabten Erörterungen sah sich die Regierung veranlasst, ihren früheren bezüglich der strategischen Bahnen des Pendschab gefassten Beschluss aufzuheben, auch für diese die gewöhnliche Spurweite von 5½ Fuss anzunehmen und sogar die bereits mit der Meterspur hergestellte Anfangsstrecke umbauen zu lassen; die Schmalspur bebielt sie anderen in Südindien geplanten Bahnen vor.

Das Bestehen von zwei Spurweiten in einem durchaus für die Einheitsspur eingenommenen Lande rief häufige Angriffe in den Fachzeitschriften hervor und früher oder später musste sich der Verein der Civilingenieure abermals mit der Frage beschäftigen; am 12. März 1889 hielt F. J. Waring einen Vortrag über die Breit- und Schmalspur der Indischen Bahnen (Indian Railways. The Broad and Narrow Gauge systemes contracted). Der auf Lord Mayo als Vizekönig gefolgte Lord Dufferin scheint die Ansicht seines Vorgängers über die Spurweite nicht getheilt zu haben. Am 31. März 1871 gab es in Indien 8147 km Eisenbahnen, von denen 8073 km mit 5½ Fuss, 44 km mit 4 Fuss und 30 km mit 3 Fuss 3³/₈ Zoll hergestellt waren; von 24545 km am 31. März 1889 hatten 14871 km eine Spurweite von 5½ Fuss (1,676 m), 44 km eine solche von 4 Fuss (1.219 m), 9209 km eine solche von 3 Fuss 3³/₈ Zoll (1 m), 289 km eine solche von 2½ Fuss (0,762 m) und 132 km eine solche von 2 Fuss (0,61 m). Lässt man die aus besonderen Gründen gewählten Spurweiten von 4 Fuss, 2½ Fuss und 2 Fuss ausser Betracht, so bleiben die Breitspur von 1,676 m und die Meterspur übrig. Waring macht darauf aufmerksam, dass, obgleich die Regierung im Jahre 1870 erklärt hatte, es sei unmöglich, künftig in Indien breitspurige Eisenbahnen zu bauen, sie doch seitdem bis zum 31. März 1887 3882 km breitspurig gebaut und für 54 % der im Bau begriffenen Linien, also für 2803 km, die Breitspur in Aussicht genommen hat.

Auf Grund der Geschäftsberichte der Gesellschaften sowie der von der Regierung erstatteten Berichte kommt Waring zu dem Schlusse, dass die Breitspurbahnen allerdings mehr als die Schmalspurbahnen gekostet haben, dass erstere gleichwohl aber verhältnissmässig einträglicher und ihre Betriebskosten sowohl im Güter- als auch im Personenverkehre geringer sind als bei Schmalspurlinien. Aus den umfangreichen Erörterungen ist hervorzuheben, dass die Breitspurbahnen im allgemeinen als Hauptbahnen gebaut sind, während die Schmalspurbahnen häufig die vorhandenen Landstrassen benutzen, wenig beschottert und nicht eingefriedigt sind. Anschliessend an die 16 Jahre früher gefallene Bemerkung Thornton's über die geringen Nachtheile der Umladung für militärische Zwecke, theilte ein Mitglied mit, dass die Regierung, als sie sich zur Zeit des letzten Türkischen Krieges in die Nothwendigkeit versetzt sah, Truppen aus den Garnisonen des Pendschab nach Bombay zur Einschiffung zu befördern, es vorzog, sie über Allahabad sowie Jubbulpure fahren, sie also lieber einen Umweg von 515 km machen zu lassen, als sie zu der doppelten Umladung zu nöthigen, welche die kürzere Linie Delhi-Ahmedabad-Bombay erforderlich gemacht hätte.

Im Grunde genommen scheint die Indische Regierung mehr und mehr geneigt, zu der gewöhnlichen Breitspur zurückzukommen; dieselbe ist für das Netz der Bengal-Nagpur Eisenbahn, die eine direkte Linie von Bombay nach Kalkutta schaffen, für die Linie der Ostküste, die Madras und Kalkutta in Verbindung setzen soll, für die Bahn von Kurrachee nach Delhi und endlich für die strategische Bahn nach Afghanistan und Beludschistan angenommen worden. Auch die Herstellung von Schmalspurbahnen ist in Aussicht genommen, doch ist ihre Anzahl viel geringer; sie liegen sämmtlich im Süden der Halbinsel oder in Birma, wo sie je ein besonderes Netz bilden. Bisweilen hat die Regierung auch aus politischen Erwägungen die Schmalspur vorgeschrieben; so hat sie beispielsweise die Gesellschaft, welche neuerdings Goa, die Hauptstadt der Portugiesischen Besitzungen, mit dem Netze des Deckan in Eisenbahnverbindung gesetzt hat, trotz aller Vorstellungen zur Wahl der Schmalspur genöthigt.

Sonderbarerweise ist in den ausgedehnten Verhandlungen, die im Verein der Civilingenieure gepflogen wurden, der Orkane, also des Hauptgrundes, der die Wahl der Spurweite von 5¹/₂ Fuss für die ersten Bahnen veranlasste, gar nicht Erwähnung gethan; man ist daher fast versucht, die von W. Simms im Jahre 1850 kundgegebene Befürchtung für unbegründet zu halten. Indessen mit Unrecht! Nach dem Geschäftsbericht für 1888/89 wurde am 31. Oktober 1888 ein gemischter Zug zwischen Madras und Trichonopoly durch einen Wirbelwind umgestürzt und am 30. April 1888 zwei Wagen auf der Kumaon-Linie aus den Schienen geworfen — beides sind Schmalspurbahnen, von denen die eine im Süden der Halbinsel, die andere im Norden fast am Fusse des Himalaja liegt. Von Breitspurbahnen sind derartige Unglücksfälle nicht bekannt geworden.

IV. Australien.

Ueber die Spurweite der Australischen Bahnen sagt Couche: „Es ist sonderbar, dass der Mangel an Gleichförmigkeit, dessen Nachtheile man im Mutterlande so gut beseitigt hat, sich in einer der wichtigsten Englischen Besitzungen, Australien, wiederholt hat. In Neusüdwales beträgt die Spurweite 1.435, in der Kolonie Viktoria 1.60 m (5 Fuss 3 Zoll); an dem vielleicht nicht fernen Tage, wo das Netz von Sidney mit dem von Melbourne verbunden sein wird, wird man es bedauern.“ Couche war ein nur zu guter Prophet.

Gegenwärtig findet man drei verschiedene Spurweiten, nämlich 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll, 5 Fuss 3 Zoll und 3 Fuss 6 Zoll. Neusüdwales hat die Spurweite von 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll, Viktoria die von 5 Fuss 3 Zoll, Queensland und Westaustralien die von 3 Fuss 6 Zoll, endlich Südaustralien zum Theil die von 5 Fuss 3 Zoll, zum andern Theil die von 3 Fuss 6 Zoll angenommen. Neusüdwales hat den Bau seines Eisenbahnnetzes vor dem grossen Kampf zwischen der Spurweite von 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll und der von 7 Fuss begonnen und diesem Umstande muss man es zuschreiben, dass dort die ursprünglich in England angenommene Spurweite gewählt wurde. Südaustralien und Viktoria haben geglaubt wohl daran zu thun, wenn sie von den Erwägungen jenes Ausschusses Nutzen zogen, der in England damit beauftragt war, zu untersuchen, welches die beste für Irland anzunehmende Spurweite sei, und der diejenige von 5 Fuss 3 Zoll (1.60 m) als Vereinigung aller Wünsche empfohlen hatte. Man wählte also gleichfalls die Spur von 5 Fuss 3 Zoll; aber während Viktoria bei derselben blieb, entschied man sich in Südaustralien gegen 1872 für die Schmalspur und wählte für die künftig zu bauenden Linien die Spur von 3 Fuss 6 Zoll. Queensland und Westaustralien, weit weniger bevölkert als die andern Kolonien, begannen erst viel später mit dem Eisenbahnbau und nahmen zugleich die Schmalspur von 3 Fuss 6 Zoll an.

Zu Beginn des Jahres 1890 hatte Neusüdwales 3 495 km Eisenbahnen, Viktoria 3 643, Südaustralien 2 484 km (davon 777,5 km mit 1.60 m und 1 716.5 km mit 1.067 m Spurweite), Queensland 3 107 km und Westaustralien 406 km. Vier von den fünf Hauptstädten stehen in Schienenverbindung, doch können direkte Züge nur zwischen Adelaïde und Melbourne verkehren, während zwischen Melbourne und Sidney, sowie zwischen Sidney und Brisbane wegen der verschiedenen Spurweite Umladung bezw. Umsteigen stattfinden muss.

Wie man in Australischen Eisenbahnkreisen über die Frage der Spurweite denkt, zeigen zwei Berichte von Eisenbahnverwaltungen an die bezüglichen gesetzgebenden Körperschaften. In dem Bericht der Eisenbahnverwaltung von Neusüdwales heisst es u. a. folgendermaassen: „Am 1. März d. J. hat Se. Excellenz der Gouverneur, Lord Carington, die Brücke über den Hawkesbury feierlich eröffnet. Dieses Ereigniss bildet einen Abschnitt in der Geschichte der Eisenbahnen von Australien, denn es ermöglicht die Personen- und Güterbeförderung zwischen vier von den fünf Hauptstädten des Welttheils auf dem Schienenwege. Aber wenn es auch Thatsache ist, dass sich die verschiedenen Netze jetzt berühren, so ist es nicht minder Thatsache, dass der gesammte Verkehr unter den Nachtheilen, Kosten und Verzögerungen der Umladung leidet. Dieser so sehr zu bedauernde Umstand wird durch die Verschiedenheit der Spurweiten der einzelnen Netze verschuldet.

Die Frage einer Einheitsspur ist für diesen grossen Welttheil sowohl aus Verkehrs- als auch aus strategischen Rücksichten von so bedeutender Wichtigkeit, dass wir bei der Regierung nicht lebhaft genug vorstellig werden können, dass sie sich mit den Regierungen der andern Kolonien ins Einvernehmen setze. Wir sind überzeugt, dass, wenn die verschiedenen Spurweiten noch lange bestehen, die daraus entstehenden Nachtheile und Kosten in einigen Jahren so gross sein werden, dass sich die Annahme einer gleichförmigen Spurweite gebieterisch aufdrängen wird. In jedem kommenden Jahr wird man das Eisenbahnnetz verlängern und die Fahrbetriebsmittel vermehren, so dass jedes Jahr der Verzögerung den Umbau schwieriger macht. Wenn die Frage jetzt gelöst werden könnte, so würde sich dieser Umbau in vier Jahren bewerkstelligen lassen; die sämmtlichen neu anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel würden in Voraussicht der nach vier Jahren bestehenden neuen Lage gebaut werden und der Umbau des Bestehenden würde von geringer Bedeutung sein, wenn man die Kosten auf die vier betheiligten Kolonien vertheilen könnte.“

Die Eisenbahnverwaltung von Südaustralien spricht sich folgendermaassen aus: „Wir glauben von neuem auf die Frage der Spurweite zurückkommen zu müssen; seitdem wir unsern letzten Bericht erstattet haben, hat sich vieles ereignet, das uns bewiesen hat, wie sehr es wünschenswerth ist, zu praktischen Maassnahmen zu schreiten, damit die verschiedenen Regierungen ernstlich an die Prüfung dieser wichtigen Frage herantreten. Man gibt fast allgemein zu, dass die Annahme verschiedener Spurweiten für die einzelnen Eisenbahnnetze in Australien ein ungeheurer Irrthum gewesen ist und, betrachtet man Südaustralien im besondern, so kann man sagen, dass, wie gross auch die beim Bau von Schmalspurbahnen erzielten Ersparnisse sein mögen, diese Ersparnisse durch die Verpflichtung der Beschaffung doppelter Fahrbetriebsmittel und durch die Erhöhung der Betriebskosten mehr denn aufgewogen werden. Ebenso ist man sich vollkommen darüber klar, dass es früher oder später unerlässlich sein wird, nur eine einzige Spurweite im ganzen Gebiet zu besitzen; je weiter man daher die Entscheidung über diese Frage hinausschiebt, um so grössere Ausgaben wird man zu bestreiten haben, um den immer unvermeidlicher werdenden Umbau auszuführen.

Für Südaustralien, auf dessen Schultern der Bau der Ueberlandbahn lastet und das zwei Spurweiten hat, ist deren einheitliche Gestaltung von noch dringenderer Wichtigkeit als für die andern Kolonien, aber die Frage interessirt nichts destoweniger auch diese letzteren und zwar in solchem Maasse, dass wir nicht umhin können zu glauben, deren Behörden würden sich gern jeder Bewegung anschliessen, die die Abschaffung eines alljährlich grösser werdenden Uebels zum Zweck hat. Man hat es als verfrüht bezeichnet zu erwarten, dass die Kolonien, welche bereits eine einheitliche Spurweite für alle auf ihrem Gebiet gelegenen Bahnen haben, geneigt sein werden, die Annahme einer gleichförmigen Spurweite für ganz Australien in Erwägung zu ziehen; wenn man aber nichts thut, um sich über die anderen Orts geltenden Ansichten zu unterrichten, so wird man auch keinen Fortschritt erzielen auf dem Wege, der zur Beseitigung einer Gefahr führt, deren Vorhandensein völlig zugegeben wird und die man verschwinden zu sehen so lebhaft wünscht.

Es ist schon längst Zeit, die Frage zu prüfen; wir dürfen nicht erst erwarten, dass irgend ein nationales Unglück uns den Beweis ihrer Dringlichkeit erbringen solle. 25 Jahre sind nur eine kurze Spanne Zeit im Leben eines Volkes und doch, wer kann sagen, ob nicht vor Ablauf eines solchen Zeitraums das Eisenbahnnetz von Südaustralien mit dem von Queensland und dem von Neusüdwales in Verbindung stehen wird? Alle Nachtheile, welche die Spurunterbrechung verursacht, werden alsdann mehr denn je fühlbar werden. Eine Zusammenkunft der Kolonialvertreter müsste veranstaltet werden, um zu prüfen, welches die gleichmässig anzunehmende Spurweite sein soll, um den Werth der jetzigen Anlagen und der Fahrbetriebsmittel zu untersuchen und um auf praktische Mittel hinzuweisen, die ohne zu starke Belastung der Steuerträger zum Ziele führen.“

Auch die Kolonie Viktoria hat eine Zeit lang der Schmalspur gehuldigt; diese Zeit hat aber nicht lange gedauert und die Kolonie hatte nur geringe Kosten aufzuwenden, um die wenigen Meilen Schmalspurbahnen zur gewöhnlichen Spurweite umzubauen.

In Südaustralien setzte der Gouverneur, Sir W. Drummond Jervis im Jahre 1879 einen Ausschuss ein, der beauftragt war, den gesetzgebenden Kammern über alles, was die in der Kolonie ausgeführten oder geplanten öffentlichen Arbeiten betrifft, Bericht zu erstatten. Aus diesem umfangreichen Bericht geht hervor, dass sich alle von dem Ausschuss befragten Sachverständigen im Eisenbahnwesen gegen die im Jahre 1872 getroffene Maassregel, also gegen die Annahme einer neuen Spurweite, als schon mehrere Bahnen gebaut waren, ausgesprochen haben und dass die betheiligten Beamten jede Verantwortlichkeit ihrerseits ablehnten. Kr.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 9 (Eutin-Lübecker Eisenbahn) neu und zum Güterwagenparkverzeichniss Nr. 61 (K. K. priv. Böhmische Westbahn) den I. Nachtrag herausgegeben.

Durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 9 wird das im Dezember 1885 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Vereins-Kilometerzeiger Nr. 68 (K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn), Nr. 82 (Königl. Ungarische Staatseisenbahnen), Nr. 85 (Holländische Eisenbahn) und Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen) neu, sowie der III. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 75 (priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn Gesellschaft), endlich der IV. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 45 (Königl. Sächsische Staatseisenbahnen) herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Vereins-Kilometerzeiger werden aufgehoben:

1. durch Kilometerzeiger Nr. 68 der im Mai 1886 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst den Nachträgen I—IV;
2. durch Kilometerzeiger Nr. 82 der im November 1889 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst dem dazu gehörigen Nachtrag I, sowie der im August 1889 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 81;
3. durch Kilometerzeiger Nr. 85 der im April 1890 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer;
4. durch Kilometerzeiger Nr. 88 der im November 1885 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer und alle dazu erschienenen Nachträge, sowie Kilometerzeiger Nr. 87 (Niederländische Rhein-Eisenbahn), ausgegeben im Juni 1881.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 389 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Lieferfristverlängerung (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 421 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 472 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinszeitung, betreffend Anberaumung einer Sitzung des Ausschusses auf den 28. Februar d. J. in Cassel (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 480 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 483 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussen: Reform der Gütertarife.

In der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses wurde neben der Reform der Personentarife (vgl. Nr. 10 S. 96 d. Ztg.) auch diejenige der Gütertarife erörtert. Abgeordneter Broemel fragte an, wie es mit der Ausdehnung des sogenannten allgemeinen Ausnahmetarifs für Massengüter stehe, welcher bisher nur für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben eingeführt sei. Die Anwendung desselben auf Steinkohlen sei unterblieben, weil der Einnahmeausfall aus der vollständigen Durchführung des Tarifs auf ungefähr 15 000 000 ℳ veranschlagt worden sei; nach den Erfahrungen der letzten Zeit sei doch aber eine durchgreifende allgemeine Tarifherabsetzung für Steinkohlen in erster Linie geboten. Seitens der Regierung wurden die Schwierigkeiten des Näheren dargelegt, welche infolge der einmal vorhandenen Interessengegensätze in der Montanindustrie, namentlich im Westen, der Ausdehnung des ermässigten Tarifs auf Steinkohlen und Erze entgegenstehen. Längere Zeit hindurch habe man kaum auf einen Ausgleich der Interessen hoffen dürfen; nach den letzten Berathungen der betheiligten Bezirks-Eisenbahnräthe sei indess die Frage einem günstigen Abschluss nahe gerückt. Die Sache werde nunmehr dem Landes-Eisenbahnrath vorgelegt werden, und wenn sich dort, wie anzunehmen, keine Bedenken geltend machten, werde der ermässigte Tarif für Massengüter allgemein zur Einführung kommen, denn aus finanziellen Rücksichten werde kein Widerspruch mehr erhoben. Mit der Verwirklichung der Maassregel werde ein wichtiger Schritt zur Reform der Preussischen Gütertarife überhaupt geschehen, denn der neue allgemeine Tarif für Massengüter werde ebenso eine Vereinfachung des Tarifsystems, wie eine Ermässigung der Tarifsätze herbeiführen. Der Tarif für Massengüter, der jetzt nur in beschränktem Maasse besteht, beträgt bekanntlich bei einer Abfertigungsgebühr von 7 ₰ für 100 kg für die ersten 350 km 2,2 ₰ und für jedes weitere Kilometer 1,4 ₰ für die Tonne und das Kilometer, was einem Einheitssatze von 0,825 bezw. 0,525 ₰ für den Centner und die Meile entspricht.

Preussische Staatsbahnen: Abgrenzung der Direktionsbezirke.

Mit dem 1. April d. J. soll die der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg unterstellte, 15 km lange Strecke von Berlin bis Spandau der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona unterstellt werden.

Ministerialerlass, betr. das Tabakrauchen in der I. Wagenklasse.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat zur Vermeidung der Unzuträglichkeiten, welche daraus entstehen, dass das Tabakrauchen in der I. Wagenklasse, insofern nicht besondere Rauchkupees im Zuge vorhanden sind, bisher von der Zustimmung aller in dem Kupee Mitreisenden abhängig gemacht ist, nachstehendes bestimmt: 1. Befinden sich in einem Zuge 2 Kupees I. Klasse, so ist je eins für Raucher und für Nichtraucher zu bestimmen. 2. Sind in einem Zuge mehr als 2 Kupees I. Klasse vorhanden, so ist nicht mehr als der dritte Theil der vorhandenen Kupees als Rauchkupees, die übrigen Kupees sind als Nichtrauchkupees zu bezeichnen, soweit nicht auch die Einrichtung von Damenkupees in Frage kommt. 3. In den Nichtrauchkupees und in den Damenkupees I. Klasse ist — wie in den betreffenden Kupees der übrigen Klassen — das Rauchen auch mit Zustimmung der Mitreisenden nicht gestattet und vorkommenden Falles durch die Stations- und Zugbegleitungsbeamten, ohne erst eine Beschwerde der Mitreisenden abzuwarten, zu verbieten. Bei einzelnen Kurswagen, welche nur e i n Kupee I. Klasse führen, bleibt das bisherige Verfahren bestehen.

Berliner Stadtbahn: Absperrung der Fernbahnsteige.

Im Interesse der Sicherheit des auf den Bahnsteigen sich aufhaltenden Publikums und zur Erleichterung des Verkehrs sind vom 1. d. Mts. ab bis auf weiteres die Fernbahnsteige der Stationen Schlesischer Bahnhof, Alexanderplatz und Friedrichstrasse täglich in den Stunden des starken Verkehrs, d. i. des Vormittags von 7 bis 9 und von 11 bis 12 Uhr, des Nachmittags von 6 bis 7½ und von 9 bis 12 Uhr, abgesperrt und ist das Betreten derselben nur Reisenden mit Fahrkarten und solchen Personen ohne Fahrkarten gestattet, welche zur Hilfeleistung für die Reisenden oder zur Begleitung von allein reisenden Damen und Kindern nicht entbehrlich sind. An verkehrsreichen Sonntagen, ferner in den Tagen vor Ostern, Pfingsten und Weihnachten, sowie während dieser Feiertage selbst und beim Beginn der Schulferien findet die Sperrung der Fernbahnsteige auf den vorgenannten Stationen noch in weiterem Zeitumfange statt.

Oldenburg: Aus dem Landtage.

Der Eisenbahn-Ausschuss des Landtages hat zu der Vorlage der Staatsregierung, betreffend den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung (vergl. Nr. 91 S. 886 Jahrg. 1890 d. Ztg.) Bericht erstattet, in welchem derselbe in seiner Mehrheit die Genehmigung zum Bau der von der Regierung vorgeschlagenen Bahnlinien empfiehlt und zwar: a) von Lohne bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Bramsche mit einer Abzweigung nach Damme, b) von Vechta über Wildeshausen nach Delmenhorst, c) von Oldenburg nach Brake, d) von Varelerhafen über Blockhorn, Neuenburg, Zetel und Ellenserdamm (mit Abzweigung nach Ellenserdammersiel) nach Bockhorn. Mit Rücksicht auf die Vorlage wegen Herstellung weiterer Verkehrsanlagen in Nordenham (vergl. Nr. 10 S. 97 d. Ztg.) beantragt der Ausschuss bezüglich der Bahnlinie Nordenham-Blexen einstweilige Aussetzung der Beschlussfassung. In Bezug auf die nach der Regierungsvorlage seitens der betreffenden Gemeindeverbände zu leistenden unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Zuschüsse zu den Baukosten von 15 bezw. 20 % beantragt die Mehrheit des Ausschusses für die unter a und b aufgeführten Bahnen einen Zuschuss von 4 000 ℳ für das Kilometer, für die unter c und d aufgeführten Bahnen von 10 % der veranschlagten Baukosten, eine Minderheit dagegen für sämmtliche Linien einen Zuschuss von 10 %. Sodann beantragt der Ausschuss das Einverständniss des Landtages mit dem Vorschlage der Staatsregierung, den finanziellen Bedarf für die Herstellung der zunächst auszubauenden Linie Oldenburg-Brake und der sogenannten Vareler Ringbahn mit zusammen 2 655 000 ℳ durch eine Anleihe für Rechnung des Eisenbahnbaufonds zu beschaffen, soweit nicht dieser Bedarf durch die diesem Fonds zufliessenden Einnahmeüberschüsse aus 1891/93 gedeckt wird.

Sachsen-Coburg-Gotha: Eisenbahndepartement.

Die neue Organisation des Staatsministeriums ist in der „Goth. Ztg.“ amtlich veröffentlicht worden.

Danach sind vom 1. d. Mts. in der G o t h a i s c h e n A b t h e i l u n g des Staatsministeriums die Eisenbahnbau- und Betriebsangelegenheiten dem III. Departement zugetheilt worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Station Insheim der Pfälzischen Eisenbahnen hat die Bezeichnung I n s h e i m - H e r x h e i m erhalten.

Projekte.

B r e s l a u e r e l e k t r i s c h e E i s e n b a h n. Der Breslauer Magistrat beschäftigt sich, wie die „Voss. Ztg.“ erfährt, mit einem Projekt einer elektrischen Eisenbahn Scheibnitz-Breslau-Gräbschen.

H i r s c h b e r g - P e t e r s d o r f. Wie verlautet, soll die Strecke (der Nebenbahn Hirschberg-Petersdorf) Hirschberg-

Warmbrunn bereits am 1. Juli d. J. dem Verkehr übergeben werden.

Schneekoppenbahn. Dem Ingenieur Rittweger und Regierungs-Baumeister Behrendt, beide in Berlin, ist nunmehr seitens des Regierungspräsidenten in Liegnitz die Genehmigung zum Ausbau einer Zahnradbahn von Warmbrunn nach der Schneekoppe ertheilt worden. Die Bahn wird über Giersdorf, Seidorf, Arnsdorf, Steinseiffen führen und von dort aus durch den Melzergrund aufwärts gelegt werden.

Ketzin-Nauen und Ketzin-Wusterhausen a. D. In Nauen fand kürzlich eine Besprechung zwischen Vertretern der Königlichen Eisenbahndirektionen Altona und Magdeburg und Mitgliedern des Komitees zur Erbauung der Eisenbahnen Ketzin-Nauen und Ketzin-Wusterhausen a. D. statt. Als Ergebniss der gepflogenen Unterhandlungen wurde festgestellt, dass aus wirthschaftlichen und technischen Gründen der Erbauung einer Eisenbahn von Ketzin nach Nauen mit Ueberführung über die Lehrter Bahn bei Roethehof erhebliche Schwierigkeiten entgegenstehen. Von dem Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg wurde die Erbauung einer Bahn von Ketzin-Etzien und Knoblauch an Hoppenrade vorbei mit Umgehung des Stell- und Mühlenberges nach Wustermarck und Nauen als durchführbar und praktisch erklärt. Auf Grund des Resultats dieser Besprechung wird dem Herrn Minister eingehender Bericht erstattet werden.

Frankfurter Güterbahn.

Der Aufsichtsrath beschloss in seiner Sitzung am 6 d. Mts., in welcher seitens der Direktion der Abschluss für 1890 vorgelegt wurde, der auf den 28. d. Mts. anberaumten Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 5½ % gegen ½ % im Vorjahre vorzuschlagen.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Die Reichsbank hat die Stammprioritäts-Aktien der Bahn unter die Zahl der beleihungsfähigen Papiere aufgenommen.

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.

Das Liquidationsverfahren bei dieser am 1. März 1890 verstaatlichten Eisenbahn wird binnen kurzem zu Ende geführt sein. Das Stammaktien-Kapital der Gesellschaft betrug 16 200 000 ℳ. Den Aktionären wurde freigestellt, gegen Einlieferung ihrer Aktien Mecklenburgische 3½ % Schuldverschreibungen und zwar für die Aktie von 500 ℳ eine Schuldverschreibung zum Nennwerth von 800 ℳ mit Zinsscheinen vom 1. Januar 1889 und einer baaren Zuzahlung von 4 % des Nennwerthes der umzutauschenden Stammaktien zu beziehen. Von dieser Befugniss ist seitens der Aktionäre dergestalt Gebrauch gemacht worden, dass zur Zeit nur noch Stammaktien im Nennbetrage von zusammen 14 000 ℳ nicht zum Umtausch eingereicht worden sind. Auch den Inhabern dieser Stammaktien ist der beschleunigte (bis zum 1. März d. J. zu bewirkende) Umtausch zu empfehlen, da bei Annahme von Schuldverschreibungen zum gegenwärtigen Kurse sich der Kaufpreis für eine Aktie von 500 ℳ am 1. März d. J. auf 850,61 ℳ berechnet, während der baar (ohne Zinsvergütung) zu zahlende Kaufpreis nur 775 ℳ beträgt.

Pfälzische Eisenbahnen.

Noch früher als im vorigen Jahre und als die erste unter allen Privatbahnen hat die Verwaltung den Abschluss für 1890 bereits fertiggestellt; das Ergebniss ist eine Superdividende von 1 % gegen 4/5 % im Vorjahre und 7/8 % im Jahre 1888. Das monatsweise provisorisch ausgewiesene Roherträgniss für 1890 beläuft sich auf 19 093 853 ℳ und hat dasjenige des Vorjahres um 924 703 ℳ oder 5,1 % überholt. An der Roh-Mehreinnahme von 374 158 ℳ oder 8,9 % nehmen theil der Personenverkehr mit 501 931 ℳ oder 4,8 %, der Güterverkehr mit 48 613 ℳ oder 1,4 %. Hierzu kamen noch die verschiedenen Einnahmen. Nach Abzug aller Betriebskosten sowie der den Aktien garantirten Dividenden usw. bleiben verfügbar 1 222 581 ℳ gegen nur 1 026 091 ℳ im Vorjahre, mithin mehr 196 489 ℳ. Hieraus soll, wie in den letzten Jahren, das zulässige 1 % der gesammten Betriebseinnahmen in Reserve gestellt werden; dies erforderte im Vorjahre 200 000 ℳ und wird diesmal etwas mehr in Anspruch nehmen. Aus dem weiter verbleibenden Ueberschusse (im vorigen Jahre 826 091 ℳ) ist vertragsmässig die Hälfte dem Staate auf die von ihm geleisteten Zuschüsse zurückzuvergüten. Aus dem Reste erhielten im vorigen Jahre die Aktionäre 4/5 % Superdividende mit 402 335 ℳ, während 10 720 ℳ der Pensionskasse zugewiesen wurden. Die in Aussicht genommene Normirung der 1890er Superdividende auf 1 % wird 502 906 ℳ erfordern, und stellt sich dann das Gesammterträgniss für die Aktien der Bexbacher Bahn auf 10 %, der Maxbahn auf 6½ %, der Nordbahn auf 5 % gegen bezw. 9 1/5, 6 3/10 und 4 4/5 % im Vorjahre.

Beseitigung der Verkehrsstörungen durch Hochwasser im Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld.

Die am Schlusse des Aufsatzes in Nr. 2 S. 12 d. Ztg. über die Verkehrsstörungen durch Hochwasser im Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld ausgesprochene Hoffnung auf baldige Beseitigung der noch bestehenden Verkehrsstörungen hat sich vollauf bestätigt. Nachdem bereits am 22. Januar d. J. die Strecke Fröndenberg-Menden unter Benutzung einer für den Eisenbahnbetrieb hergestellten hölzernen Nothbrücke über die Ruhr dem Betriebe übergeben werden konnte, ist inzwischen auch die grosse Ruhrbrücke bei Hohensyburg (wie wir bereits in Nr. 10 S. 98 d. Zt. meldeten) eingeleisig provisorisch wieder hergestellt und infolge dessen die Strecke Hengstei-Westhofen (der wichtigen Linie Hagen-Schwerte) am 1. Februar d. J. für den Personenverkehr und am 2. Februar für den Güterverkehr wieder in Betrieb genommen worden. Somit sind sämmtliche im November 1890 im Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld durch Hochwasser eingetretenen Verkehrsstörungen nunmehr beseitigt.

Augsburger Strassenbahn.

Der Abschluss für das Betriebsjahr 1889/90 weist einschl. 25 681 ℳ Abschreibungen einen Jahresverlust von 38 472 ℳ auf, wodurch der Gesammtverlust sich auf 330 584 ℳ erhöht und die Hälfte des Aktienkapitals um 18 084 ℳ überschreitet. Die 1884 erfolgte Verpachtung an Feral und von Pirch ist jetzt zu Ende, und es sollen mit der Firma Schmidt & Co. neue Vereinbarungen getroffen werden. Die Firma Schmidt & Co. erwirbt das Unternehmen mit Zubehör für 280 000 ℳ.

Braunschweigische Strassenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 5 % vorzuschlagen.

Breslauer Strassenbahn.

Der Aufsichtsrath wird der Generalversammlung für 1890 die Vertheilung einer Dividende von 6½ % gegen 6 % im Vorjahre vorschlagen.

Coblenzer Strassenbahn.

Die Gesellschaft kann, nachdem 10 191 ℳ zu Abschreibungen verwendet werden, eine Dividende von 4 % vertheilen.

Stettiner Strassenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der am 3. März d. J. stattfindenden Generalversammlung eine Dividende von 2½ % gegen 2 % im Vorjahre und statt der obligatorischen Ausloosung von 6 000 ℳ die Tilgung von 40 000 ℳ in Vorschlag zu bringen.

Die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft

erzielte im Jahre 1890 eine Roheinnahme von 13 953 826 ℳ. Demnach stellt sich die, auf Grund des zwischen der Stadtgemeinde und der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages, an die Stadt Berlin für das Jahr 1890 zu zahlende, am 1. d. Mts. fällig gewesene Abgabe nach dem Satze von 7½ % auf 1 045 537 ℳ. Die Direktion der Gesellschaft hat dem Magistrat unterm 28. Januar d. J. einen Entwurf zum Bau einer Pferdebahn vom Schinkelplatz über die Strasse Unter den Linden, am Zeughause entlang, über die Eiserne Brücke, durch die Strasse zwischen dem Alten und Neuen Museum, über die Friedrichsbrücke, durch die Burgstrasse, Neue Promenade bis zum Haackeschen Markt mit der Bitte um Genehmigung eingereicht. Diese neue Linie würde die allgemein ersehnte direkte Pferdebahnverbindung des Südwestens mit dem Nordosten schaffen.

Kontinental-Pferdeeisenbahn.

Das Jahr 1890 war das erste Geschäftsjahr, in welchem die Pächterin den vollen Zinsbetrag von 5½ % auf das Aktienkapital an die Gesellschaft zu entrichten hatte. Die Einnahmen setzten sich aus folgenden Posten zusammen: Kursgewinn an verkauften Effekten 2 230 ℳ, Pachtzins 134 733 ℳ, Miethe für die Beamten-Wohngebäude in Hannover 6 500 ℳ, Zinsen auf Effekten 2 067 ℳ, Hypotheken 22 748 ℳ, Bankier-Guthaben 2 389 ℳ, zusammen 170 668 ℳ. Dagegen wurden verausgabt für die Verwaltung einschl. Provision 6 445 ℳ, so dass ein Rohüberschuss von 164 222 ℳ verbleibt. Hiervon sollen dem Tilgungsfonds-Konto 15 746 ℳ, dem Grundstücks- und Gebäude-Tilgungsfondskonto 4 276 ℳ und dem Reservefonds 7 210 ℳ überwiesen werden, während 4 % Dividende auf 2 580 000 ℳ mit 103 200 ℳ, persönliche Gewinnantheile mit 7 945 ℳ und 1 % Superdividende mit 25 800 ℳ zur Vertheilung gelangen. Am Schlusse des Jahres 1890 betrug der Bestand des Tilgungsfonds 175 671 ℳ, des Grundstücks- und Gebäude-Tilgungsfonds 17 104 ℳ und des Reservefonds 46 584 ℳ.

Die Beleuchtung der Eisenbahnwagen.

Die bis jetzt üblichen Zünd- und Löschweisen der Gasflammen in den Eisenbahnwagen, entweder vom Innern oder von dem Wagendache aus, haben beide grosse Mängel und Nachtheile. Die erstere ist mit unangenehmen Störungen der Reisenden, namentlich zu Nacht- und Winterszeit, verbunden und schliesst auch nicht den etwaigen Zutritt von Gas in das Wageninnere aus; die andere ist, vorab bei Wind, Regen und Schnee, für das Wagenwärterpersonal eine zeitraubende und gefährliche Arbeit.

Mehrfache Versuche mit einer minder lästigen Zündweise entsprachen nicht den zu stellenden Anforderungen, bis einem Beamten der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, Maschinenmeister Wolfgang Schmid, auch bekannt durch seine vortrefflich wirkenden Zug und Rangirbremsen an Eisenbahnwagen, die Herstellung einer in jeder Beziehung entsprechenden Einrichtung gelang, bei welcher die Regulirung des Gasstromes durch einen Sperrhahn im Steigrohre, die Zündung durch einen transportablen kleinen Elektrizitätserzeuger vom Bahnsteige aus in ebenso rascher als sicherer Weise erfolgt.*)

Der erste in dieser Weise ausgestattete Wagen läuft seit August 1889 ununterbrochen; die wenigen anfänglichen Versager waren bald beseitigt, und veranlasste das Ergebniss fortgesetzter Beobachtung die Königlich Bayerische Eisenbahnverwaltung zunächst 2 derartig eingerichtete Züge von je 6 Wagen und 17 Flammen in München und Nürnberg in Verkehr zu setzen und bei der Bestellung neuer Wagen die Leuchtapparate so zu gestalten, dass die elektrische Zündweise zu jeder Zeit leicht angebracht werden kann.

Auch diese Probezüge haben sich bis jetzt vollständig bewährt; der Apparat ist einfach, leicht zu handhaben und bei richtiger Behandlung Beschädigungen wenig ausgesetzt. Einen gewöhnlichen Personenzug vermag ein Mann in 2 Minuten zu beleuchten, während bei der Dachzündung im günstigsten Falle deren 6 erforderlich sind; bei grossen Zügen bis zu 30 Wagen lässt sich die Geschäftsdauer durch Verwendung zweier im Dienstwagen mitzuführender Apparate oder zweier Männer, von denen der eine die Gashähne, der andere den Induktionsapparat bedient, wesentlich abkürzen. Die ohnehin sehr einfache Einübung des Personals wird sehr gefördert durch das Wohlgefallen desselben an einer Einrichtung, welche es einer lästigen, oft gefährlichen Dienstesleistung enthebt.

*) Eine kurze Notiz über diesen Zünder findet sich zwar bereits in Nr. 9 S. 87 d. Ztg., die nähere Angabe über diese Einrichtung wird aber willkommen sein. Die Redaktion.

Was die Kosten betrifft, so sind sie im Vergleich zu den in zugfördernder, menschenfreundlicher und finanzieller Beziehung zu erlangenden Vortheilen, sehr mässig. Die Einrichtung eines Personenwagens verlangt je nach Umständen und Flammenzahl 85 bis 120 ℳ. Die Beschaffung des Induktionsapparates 160 ℳ. Für die Nutzbarmachung der Erfindung interessiren sich zwei alle Garantien für sorgsame Ausführung bietende einschlägige Fabrikfirmen, die eine für Süddeutschland und Oesterreich, die andere für den Norden. Dabei ist die Einführung den Eisenbahnverwaltungen dadurch wesentlich erleichtert, dass die vorhandenen Gasflammen sich umgestalten, die neuen aber auch von oben wie bisher anzünden lassen, so dass das Vorgehen einer Verwaltung von jener der Nachbarn nicht abhängig ist.

Verschiedenes.

Ed. Puls, Eisenkonstruktions- und Kunstschmiede-Werkstatt, Berlin SW., Tempelhofer Ufer 6, bekannt durch ihre soliden und künstlerisch schön ausgeführten Kunstschmiede-Arbeiten, veröffentlicht als Beilage zur heutigen Nummer dieser Zeitung ein Musterblatt ihrer in letzter Zeit ausgeführten Kunstschmiede-Gegenstände (Thorwege, innere Thüren und Treppen, Pavillons und Gitter, ganz in Schmiedeeisen-Ausführung), auf welche wir hierdurch aufmerksam machen.

Personalnachrichten.

Preussen.

Dem Regierungs- und Baurath Otto Sarrazin, Hilfsarbeiter in der Bauabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und Redakteur des Centralblatts der Bauverwaltung, ist der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Preussische Staatsbahnen.

Der Regierungs- und Baurath Vogel in Breslau ist gestorben

Württembergische Staatsbahnen.

Dem Bahnmeister Wagenmann in Bopfingen ist die Stelle eines Abtheilungsingenieurs bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen verliehen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der Trajektverkehr zwischen Konstanz und Bregenz ist am 29. Januar und jener zwischen Konstanz und Lindau am 4. Februar d. J wieder aufgenommen worden.

Karlsruhe, den 7. Februar 1891. (266)

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Der wegen Schneeverwehungen eingestellt gewesene Verkehr auf den Strecken:
Cameral - Moravica - Fiume wurde am 26.,
Varasd-Golubovce am 23.,
Boba-Ukk-Sümeg am 25.,
Budapest-Györ-Bruck am 25.,
Szombathely - Kis Czell - Fehring am 24.,
Széresfehékvár - Veszprém - Kis Czell am 23.,
Szombathely-Pinkafö am 23.,
Kis Falud - Csáktornya - Szt. Iván am 23.,
Zákáey-Somogy Szobb-Barcs am 25.,
Zapresic-Zabok-Krapina am 24.,
Kelenföld-Dombovár-Zákány am 25.,
Zalaer Linie am 23.,
Szombathely-Pinkafö am 23.,
Sárbogárd-Szegszárd am 22.
wieder eröffnet.

Der Verkehr auf den Strecken: Budapest Ferenczváros-Belgrad, Oesi-Villány, Dalja-Brod, Szabadka-Baja, Szabadka-O. Becse, Horgos-Zenta, India-Mitrovicza, Ruma - Vrdnik, Vinkovce-Gunja Brcka, Vrpolje-Samac, Kis Körös-Kalócsa, Nyiregyháza-M. Szalka, Debreczen-Büd Szt. Mihály und Zapresic-Sziszek wurde am 23. Januar l. J. wieder eröffnet.

Budapest, am 28. Januar 1891. (267)
Die Direktion
der Königl. Ungar. Staatsbahnen.

Hoyaer Eisenbahn. Der Betrieb wurde am 4. Februar d. J. im vollen Umfange wieder aufgenommen. (268)

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Die Nebenbahnstrecke Neuhausen-Labiau ist infolge von Schneeverwehungen während der Zeit vom 25. bis 31. Januar d. J. Nachm. gesperrt gewesen, was wir unter Bezugnahme auf § 14, 4 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zur allgemeinen Kenntniss bringen.

Bromberg, den 4. Februar 1891. (269)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.
Ausnahmetarif 1, Theil I u. II.

1. Der Deutsch-Russische Ausnahmetarif 1 für Getreide usw. Theil I und II erhält fortan die Bezeichnung „Ausnahmetarif 1 a". (Siehe auch den 2. Nachtrag zu Heft II des Deutsch-Russischen Gütertarifs, Seite 14 zu III b.)

2. Die Station Borki der Rjaschsk-Morschansk-Eisenbahn hat den Namen „Shelobowo" erhalten.

Der zu 1 genannte Ausnahmetarif, Theil I, sowie der zugehörige I. und III. Nachtrag ist hiernach zu berichtigen.

Bromberg, den 3. Februar 1891. (270)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die in unserer Bekanntmachung vom 17. Januar d. J. erwähnten, in den zum 1. Februar d. J. zur Ausgabe gelangten Nachträgen zu dem Mitteldeutschen Verbands-Gütertarife enthaltenen Aenderungen und Ergänzungen der Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Görlitz, Kamenz, Zittau, Elsterwerda, Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz, sowie die direkten Frachtsätze für Grosszschocher Preuss. Staatsb. mit den in den Verband neu einbezogenen Stationen der südlichen Verbandsbahnen treten unter Berücksichtigung der nachträglich vorgenommenen und zur Ausgabe gebrachten Berichtigungen am 1. März d. J. in Kraft. Nur soweit hierdurch in vereinzelten Fällen geringfügige Erhöhungen der seither schon bestandenen Frachtsätze herbeigeführt werden, behalten diese letzteren noch bis zum 14. April d. J. Geltung. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die gedachten Nachtragsberichtigungen erhältlich sind.

Erfurt, den 5. Februar 1891. (271)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Altona - Erfurt. Der Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel, Erden, Kartoffeln usw. und Rüben usw. findet vom 15. d. Mts. ab auch auf die sich über Perleberg bewegenden Sendungen der Station Pritzwalk Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 7. Februar 1891. (272)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. ab wird für die Beförderung von Kohlen in Ladungen von mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief von Zwickau nach Heidingsfeld, Badische Staatsbahn, ein Frachtsatz von 0,84 ℳ für 100 kg zur Einführung gebracht.

Dresden, den 6. Februar 1891. (273)
Königliche Generaldirektion,
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die für **Sand- und Kiessendungen** im Lokalverkehre der Sächs. Staatsbahnen laut Bekanntmachung vom 12. Dezbr. 1888 eingeführten ermässigten Frachtsätze gelangen unter den seither maassgebend gewesenen Bedingungen von jetzt ab schon dann zur Anwendung, wenn gleichzeitig 30 t (anstatt 50 t) auf einen Frachtbrief zur Aufgabe kommen.

Dresden, am 3. Februar 1891. (274)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Main - Neckarbahn. Im Verkehre zwischen Niederramstadt und Wixhausen treten mit heutigem Tage direkte Frachtsätze in Kraft.

Näheres bei den Güterabfertigungsstellen.

Darmstadt, den 6. Februar 1891. (275)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil III. Heft I. Mit Gültigkeit vom 1. März l. Js. wird die Station Danzig lege Thor des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg in den Ausnahmetarif Nr. 1 A. & B. (für Getreide etc.) einbezogen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 7. Februar 1891. (276)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. März d. J. tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif, Heft 4, der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Einbeziehung von Stationen, Ergänzung der Kurs-Zuschlagstabellen und Berichtigungen. Abzüge der Nachträge sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 7. Februar 1891. (277)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. März d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Koks von diesseitigen Stationen nach solchen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn etc. ein Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält neue bezw. ermässigte Frachtsätze für die Stationen Rosochatetz der Oesterreichischen Nordwestbahn, Reichenau i. Böhm., Liebenau, Turnau, Kleinskal, Eisenbrod, Semil und Liebstadl der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 5. Februar 1891. (278)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Artikel Chamottesteine, Chamottemörtel, Chamottemehl zu den Frachtsätzen der Klassen 2 und 6 des Tarifs vom 15. Juni v. J. verfrachtet; ferner werden die Station Rummenohl in den Verband einbezogen und die Frachtsätze der Stationen Stadthagen erweitert.

Altona, den 9. Februar 1891. (279)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken - Pfälzischer Verkehr. Die für den Bereich der Preussischen Staatsbahnen geltenden Bestimmungen für die Beförderung von Milch im Abonnement gelangen mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. auch für den Saarbrücken - Pfälzischen Verkehr zur Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 8. Februar 1891. (280)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Altona - Berlin. Mit dem 15. Februar d. J. gelangt ein Nachtrag 1 zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs sowie Entfernungen für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Spandau B. H., Benz, Kletkamp und Lütjenburg des Direktionsbezirks Altona, für letztere drei gültig vom Tage der Betriebseröffnung. Druckexemplare werden an die Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, im Februar 1891. (281MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1891 an werden die Stationen Amstetten b. Geislingen, Balingen, Bempflingen, Betzingen, Dusslingen, Kilchberg, Kirchentellinsfurt, Lonsee, Marbach a. Neckar, Mössingen, Neckarthailfingen, Niedernau, Unterboihingen und Vaihingen-Sersheim in den im Württemb. Lokalverkehr bestehenden Ausnahmetarif Nr. 9 für Basaltsteine ab Urach aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen das Tarif- und Reklamationsbüreau der K. Württb. Staatsbahnen, sowie die Güterstellen auf Verlangen Auskunft.

Stuttgart, den 3. Februar 1891. (282)
Generaldirektion
der K. Württb. Staatseisenbahnen,
Betriebsabtheilung.

Berlin - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 10. Februar d. J. wird die Station Oschatz in den Ausnahmetarif 5a für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau einbezogen.

Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, am 4. Februar 1891. (283)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 15. Februar d. J. ab werden auf den Stationen Kotzenau und Primkenau und auf den Haltestellen Dohna, Persel und Wolfersdorf der Strecke Waltersdorf-Reisicht auch Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere abgefertigt.

Breslau, den 5. Februar 1891. (284)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den zur Zeit von Russland und Polen nach Danzig etc. via Illowo bestehenden Getreide- etc. Tarifen unter 1 vorgesehene Anmerkung erhält vom 20. März cr. n. St. ab folgende Fassung: „Die Frachtsätze dieses Tarifs kommen nur für solche Sendungen in Anwendung, für welche die vorgeschriebenen Bescheinigungen über die erfolgte seewärtige Ausfuhr spätestens innerhalb sechs Monate, vom Tage der Ankunft gerechnet, beigebracht werden. Soweit die Sendungen noch dem Zoll unterliegen, muss die seewärtige Ausfuhr unter zollamtlicher Kontrole erfolgen und solches bescheinigt sein."

Danzig, am 3. Februar 1891. (285J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Talkerde treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Gleisdorf	1,85 ℳ
Nach Schönpriesen-Umschlag von	
Gleisdorf	1,80 „
Nach Dresden-Elbkai von	
Gleisdorf	2,14 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag verstehen sich exkl. 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 6. Februar 1891. (286)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Verkauf von Altmaterialien

Am Freitag, den 20. Februar d. J., Mittags 12½ Uhr werden in unsern Geschäftsräumen, Lindenstrasse 19, die im diesseitigen Amtsbezirk angesammelten Schienen und Materialien-Abgänge öffentlich verkauft werden. Die Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien liegen in den Stationsbüreaus zu Berlin (Stettiner Bahnhof), Stettin (Personenbahnhof), Stargard i/Pom., Schivelbein, Belgard, Cöslin, Stolp und Danzig hohe Thor, sowie in den Büreaus des Deutschen Submissionsanzeigers und der Redaktion der Allgemeinen Deutschen Submissionsberichte zur Einsicht aus; auch werden dieselben auf portofreie Anforderung gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt von uns übersandt.

Stettin, den 4. Februar 1891. (287 J)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg).

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Schluss vom Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
172	—	—	2	—	grosse Matten aus Binsengeflecht in Rollen	je 65	172	Crefeld	Linksrh. Köln	
173	—	—	1	Pack	Medizingläser —	7	173	Wanne	Rechtsrh. Köln	
174	—	—	1	Milchkanne	leer —	6	174	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
175	—	—	1	Korb	Reiseeffekten —	32	175	Berlin Friedrichstr.	K. E.-D. Berlin	ausgel. bei Zug 3 L. am 3. Jan. 91.
176	—	—	1 1	— —	Reitel — Anband —	—	176	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	bez. Zittau (K. S. St. E.) Essen (rh.) b. Bodenrevision am 15/1.
177	—	—	1	—	eis. Rohr (alt) —	7	177	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
178	—	—	2	Pack	Rübenschneidemesser	2	178	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
179	—	—	1	Sack	leer —	1	179	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Halle a/S. — Eisleben.
180	—	—	1	"	Säcke —	20	180	Mannheim	Badische Stsb.	
181	—	—	1	—	hölz. Sackkarre —	—	181	Querfurt	K. E.-D. Frankf. a/M.	
182	—	—	1	Pack	Schrauben —	2,5	182	Leipzig I Bayer. Bhf.	Sächsische Stsb.	
183	—	—	1	Bund	Seegras —	24,5	183	Meiderich	Rechtsrh. Köln	
184	—	—	1	—	Sieb mit einem Blechrande	5	184	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
185	—	—	2	Bund	Siebe —	5	185	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
186	—	—	1	Sack	Spreu —	15	186	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
187	—	—	3	Stangen	Stahl —	23	187	Leipzig II Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
188	—	—	2	Kolli	150 Stück Stränge (getheert)	64	188	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
189	—	—	1	Korb	eis. Thürbeschläge —	72	189	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
190	—	—	10	Stück	eis. Unterlagsplatten	7	190	Dt. Eylau	K. E.-D. Bromberg	
191	—	—	2 1 1 1	— — — —	Wachsdeckenläufer Plättbrett — kl. Tischchen — unbrauchb. Kroquetspiel —	35	191	Berlin Ostbhf.	"	
192	—	—	1	—	Wagendecke —	—	192	Zwickau	Sächsische Stsb.	2,5 m lang 1,75 m breit.
193	—	—	1	Kollo	die Hälfte einer Wagenkuppel	—	193	Oberndorf-Schweinfurt	Bayerische Stsb.	
194	—	—	2	Stück	Wagenräder —	13	194	Rümelingen	Wilhelm-Luxemb.	
195	—	—	1	Packet	Wagentheile —	8	195	Leipzig II Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
196	—	—	3	Ringe	Walzdraht —	17	196	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
197	—	—	16	Stück	neue grüne Weidenkörbe	107	197	Rosslau	K. E.-D. Erfurt	am 30/1. auf der Strecke gef.
198	—	—	1	—	eis. Welle —	5	198	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
199	—	—	1	—	eis. Welle —	80	199	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
200	—	—	2	—	Zughakenscheiben —	1,8	200	München C. B.	Bayerische Stsb.	

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Kunstschmiedewerkstatt von Ed. Puls, Berlin SW., Tempelhofer Ufer Nr. 6, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 3. Jahrgang 1891. Berlin, am 11. Februar 1891.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	—	1	Kiste	eis. Ofenverzierungen	6,5	1	Bückeburg	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
2	A	12056	1	—	eis. Ring —	9	2	Göttingen	„	
3	A	—	1	Kollo in Stroh	gusseis. Ventilationsfenster	5	3	Rosslau	K. E.-D. Erfurt	
4	A J	969/72	4	Fässer	ansch. Apfelwein —	—	4	Bodelschwingh	Rechtsrh. Köln	
5	A K	26761	1	Kiste	? —	12	5	Leipzig II Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
6	A K	176	1	Pack	Spiegelaufsätze —	3	6	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision am 8/1.
7	A K	102	1	Kiste	Glaswaaren —	33	7	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
8	A K S	—	1	„	Lampentheile —	30,5	8	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
9	A v. H	114532	1	„	ansch. Cigarren —	28	9	Harburg	„	*)
10	A R	II	1	Pack	Körbe —	8	10	Mainz G. E.	Hessische Ludwigsb.	— -Mainz.
11	B	4027	1	Tubben	Butter —	28,5	11	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
12	B	25	1	—	Ofentheil (Platte) —	2	12	Lüneburg	„	
13	B	—	1	—	Eimer —	2	13	Bremen	„	bei Schuppenrevision.
14	B G N W	1095	1	Bierfass	leer —	25	14	Mainz	Hessische Ludwigsb.	Brölthalerb.-Mainz.
15	B S & Co.	1408	1	Kiste	Chokolade —	46	15	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision ab Hannover.
16	C A	1175	1	Bund	Stahl —	25	16	Leipzig II Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
17	C B	3661	1	Kiste	leer —	10,5	17	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
18	C F	3304	1	Ballen	Leder —	34	18	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
19	C S S	3435	1	„	Papier —	36	19	Berlin L. B.	K. E.-D. Magdeburg	
20	D	1/5	5	Petrol.-Fässer	leer —	160	20	Mannheim	Badische Stsb.	
21	D	47	1	—	Sophagestell —	18	21	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
22	E A	927	1	Kiste	gefüllt —	34	22	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	E B	18	1	Koffer	Kleider —	37	23	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
24	E H N	13015	1	Kiste	leer —	36	24	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
25	E J	1 2	1 1	Fass Kiste	Eisenw. —	448	25	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Stuttgart.
26	E L	846	1	„	Polsterstuhl —	37	26	Berlin	K. E.-D. Erfurt	**)
27	E S	3041/3050	2	Kisten	Seifenpulver —	60,5	27	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
28	F	1 8	2	—	Ofentheile —	10	28	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	F	740	1	Kollo	Spiegelaufsatz —	2	29	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision am 8/1.
30	F H	—	1	Kiste	gebr. Küchengeschirr u. Bettzeug	40	30	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. München C. / Frankfurt a/M.
31	F L	2486	1	„	Wollwaaren —	80	31	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
32	F W	5817	1	„	Nägel —	54	32	Neustadt M. W. B.	„	bei Schuppenrevision.
33	G G	4669	1	Sack	Leim —	52	33	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	

*) Beschr. mit Blei: „Harburg", bekl. Eilgut Hannover-Harburg.
**) Beschr. und bezettelt: Berlin-Hamburg; bei Bodenrevision am 8/1.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
34	G G	3203	1	Kiste	leer —	19	34	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
35	G R	—	1	Fass	leer, gebr. —	23	35	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
36	G R	201	1	Lattenkiste	leer —	23	36	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
37	G S	71854	1	Fass	Marmelade —	98	37	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
38	G S	8241	1	„	Oel —	205	38	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
39	H	—	1	Stab	Rundeisen —	31	39	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
40	H	2062	1	Kiste	Zinkblechrohre —	15	40	Düsseldorf-Bilk	„	
41	H	799	1	Packet	Cigarren (100 Stück)	8	41	Weiden	Bayerische Stsb.	bez.: Neusorg.
42	H	8	1	—	eis. Lager —	1	42	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
43	H	1	1	—	Modell aus Holz —	12	43	Mannheim	Badische Stsb.	bezettelt: Heidelberg-Mannheim.
44	H B	1	1	Kiste	gemahl. Glauber- oder Bittersalz	66	44	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
45	H K	645	1	Petrol.-Fass	leer —	—	45	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	*)
46	H K	831	1	Fass	Oel —	20	46	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
47	H K	20	1	Pack	Säcke —	15	47	Hamm	Rechtsrh. Köln	
48	H M	4983	1	Kiste	Holzwaaren —	34	48	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Cassel.
49	J A K	6078	1	—	Pflugschaar —	3	49	Göttingen	„	beiSchuppenrevision.
50	J J	139	1	Sack	Schweineborsten —	16	50	Cassel O.	„	
51	J M	—	3	Säcke	gefüllt —	—	51	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Leipzig.
52	J R	48	1	Kiste	leer —	6,5	52	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
53	J S	142	1	Bund	Eisen —	—	53	Maisach	Bayerische Stsb.	sign.: Reller u. Ralmbach.
54	K	209	1	Fass	Austern —	46	54	Greiz Bhf.	Sächsische Stsb.	für 10,50 M. verkauft.
55	K & C	1270	1	Kiste	leer —	18	55	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
56	K rh.	80830	1	Stück	Achsbuchsuntertheil	—	56	Berlin L. B.	K. E.-D. Magdeburg	
57	L K C	3301	1	Kiste	Spielw. —	62	57	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
58	L S M	772	1	Korbflasche	leer —	7	58	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
59	M	40855	1	Kiste	Wein —	20	59	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
60	M	11	2	Kolli	Ofentheile —	5	60	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
61	M	24	1	Kiste	leere Flaschen —	18	61	„	„	beiSchuppenrevision.
62	M A / L E	27 / 26/27	2	Kisten	Fensterglas —	—	62	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
63	M B C	—	1	Kiste	leer —	—	63	Marburg	K. E.-D. Hannover	
64	M H & C	888	1	Ballen	Flanell-Unterjacken —	13	64	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Elberfeld.
65	M P	1 / 14	2	—	Vorstellthüren —	5,5	65	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
66	M S	1777	1	Kiste	leer —	—	66	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
67	N	5	1	Fass	Seife —	110	67	Neidenburg	K. E.-D. Bromberg	
68	N W M	3	1	—	Gitter —	—	68	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
69	P	—	1	—	eis. Dampfheizungsrohr	48	69	Sachsenhausen (Eilg.)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
70	P G H	9 / 86	2	Kisten	leer —	60	70	Dieburg	Hessische Ludwigsb.	bez.: Stuttgart-Dieburg.
71	P W	558	1	—	Hopfencylinder —	66	71	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	sign.: Saaz.
72	R	204	1	Kollo	rohe Nessel —	36	72	Augsburg	„	bez.: Kempten-Augsburg.
73	R E	1	1	Ballen	Reis —	98	73	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
74	R F	4	1	Fass	? —	131	74	Leipzig II Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
75	S	321	1	Kiste	Wollgarn —	94	75	Eisfeld	Werrabahn	
76	S	323	1	„	Wollwesten, Schneehüllen	41	76	„	„	
77	S	8713	1	Bund	4 halbe Achslager —	24	77	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
78	S	—	1 / 1	Kollo / Pack	Wasser- oder Gasverbindungsstücke	24	78	Barmen	„	
79	T	164	1	Kiste	leer —	41	79	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
80	T	1	1	Kollo	Bettstellentheil und Spiegel	21,5	80	„	„	beiSchuppenrevision.
81	T	—	2	Stangen	Eisen —	33	81	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
82	T W	40156	1	Fass	Schmalz —	68	82	Pasewalk	K. E.-D. Berlin	

*) Am 15. Januar bei Haltestelle Berkenbrück auf freier Strecke gefunden. Anscheinend von einem Wagen herabgefallen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
83	U	21	1	Kiste	6 Blechdosen (gefüllt)	18	83	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	Strassburg-Nürnberg Konservenfabrik und Importgeschäft.
84	W	5127	1	Pack	Säcke —	18	84	Mainz G.-E.	Hessische Ludwigsb.	Wertheim in Frankfurt.
85	W	—	1	Kollo	Ofentheile —	9,5	85	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
86	W H	350	1	Fass	leer —	12	86	Heidelberg	Badische Stsb.	
87	W L	5161	1	Kiste	Cigarren —	55	87	Mülheim a. d. Rhr. B. M.	Rechtsrh. Köln	
88	Y	1	2	Kübel	Schmalz —	23,5	88	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
89	Z	50	1	—	Maschinentheil (1 eis. Rädchen)	1	89	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
90	B P München	—	1	Korb	Gemüse (Endiviensalat)	16	90	München C.	Bayerische Stsb.	mit Anhängtafel: Negretto & Andolfi Verona
91	Els.	13553	1	Wagen	Kohlen —	10000	91	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
92	Frankfurt a/M.	2415	1	Bierfass	leer —	21	92	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
93	Königs Gewerkschaft	—	1	—	Privatdecke —	—	93	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	bekl. Königsberg Engewerkschaft.
94	L Linden	—	1	—	eis. Rohr mit 2 Verbind.-Ringen	30	94	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
95	Margarine	89	1	Kübel	Margarine —	29	95	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
96	C. Niclas	—	3	Fässer	leer —	87	96	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
97	Jul. Probst ✕ 100	—	1	rother Koffer	Kleider —	26	97	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
98	Fritz Reuling	—	1	Bierfass	leer —	22	98	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
99	Reutlingen	266	1	Stange	Gussstahl —	40	99	Pforzheim	Badische Stsb.	
100	Rotterdam Griemdtsveen	183	1	—	Wagendecke —	—	100	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
101	R. F. Schlüter	—	3	Säcke	Hafer —	—	101	Plettenburg	K. E.-D. Elberfeld	auf der Strecke gef.
102	Spatenbräu	—	2	Fässer	leer —	60	102	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
103	Streitberg	1237	1	Fass	leer —	20	103	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
104	Taist	—	1	Packet	Fleischwaaren —	9,5	104	Hasselt	Grand Central Belge	
105	Fr. Unglaub Auma	—	1	Pack	leere Säcke —	12.5	105	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
106	J. H. Wüster & Co. Croneuberg	—	1	Kiste	Soda —	27	106	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
107	roth	0	3	—	Roststäbe —	3,5	107	Brüel	Meckl. Friedr. Frzb.	
108	—	173	8	—	gusseis. Waschkessel mit Zubehör	70	108	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
109	▬ (mit Kreide)	503	1	—	landwirth. Maschinentheil aus Holz	5,2	109	Lyck	K. E.-D. Bromberg	
110	—	2095	1	Sack	Garn —	43	110	Münchberg	Bayerische Stsb.	
111	—	2100	1	—	Ofenroste —	5	111	Northeim	K. E.-D. Hannover	
112	—	4416	1	—	guseis. Kohlensäurebehälter	46	112	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
113	rother —	—	3	Stangen	Flacheisen —	28	113	Osterode a. H.	K. E.-D. Magdeburg	
114	(gelblich roth)	///	1	Stange	Flacheisen —	20	114	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
115	✕ weiss	—	1	Rolle	Blech —	58	115	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
116	— weiss	—	4	—	Ofenthüren —	14	116	Leipzig II Dresd. B.	„	
117	×	—	1	Kiste	? —	9	117	Leipzig II Dresd. B.	„	
118	[Zeichen: Dreieck]	202	1	Fass	leer —	38,5	118	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
119	[Zeichen: 4 über Dreieck]	—	1	—	Hakenbrett —	2	119	„	„	beiSchuppenrevision.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
120	△ S M	5667	1	Sack	Korinthen	50,5	120	Harburg	K. E.-D. Hannover	
121	△ B	792	1	Kiste	Zucker	18	121	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
122	△	15234	1	Ballen	Papier	76	122	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
123	—	—	1	—	Aschekasten (alt)	2	123	Ibbenbüren	K. E.-D. Hannover	
124	—	—	1	Rolle	Bandeisen	25	124	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
125	—	—	2	—	Bindeketten je 4 m lang	—	125	Minden	K. E.-D. Hannover	
126	—	—	1	Fass	Bleichsoda	213	126	Münchberg	Bayerische Stsb.	
127	—	—	1	Parthie	Bohlen Unterlagshölzer	?	127	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
128	—	—	1	—	Bütte	16	128	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
129	—	—	3 1	Theile —	zerbr. Bufferfedern Bufferscheibe	31	129	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
130	—	—	1	—	Bufferhülse beschädigt	—	130	Frankfurt a. M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
131	—	—	3	—	Decken	—	131	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M	
132	—	—	1	—	eichene Diele	—	132	Kastel	„	auf der Strecke gef.
133	—	—	1	—	Drehbank	30	133	Heilbronn	Württemb. Stsb.	
134	—	—	2	Stück	Eisen	23	134	Ebersweiler	Elsass-Lothring.	
135	—	—	27	Stäbe	Eisen	54	135	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
136	—	—	1	Stab	Eisen	16	136	Mannheim	Badische Stsb.	4,5 m lang.
137	—	—	5	Stäbe	◇ Eisen	62	137	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
138	—	—	70	„	Eisen	2030	138	Wanne	„	
139	—	—	1	Kollo	Eisenguss	5	139	Hof	Bayerische Stsb.	
140	—	—	2	Kolli	Eisenplatten	12	140	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
141	—	—	1	Fass	leer	14	141	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
142	—	—	1	„	leer	125	142	Ludwigsburg	Württemb. Stsb.	
143	—	—	1	„	leer u. gebr.	80	143	Mannheim	Badische Stsb.	
144	—	—	2	Stangen	Flacheisen	—	144	Cönnern	K. E.-D. Magdeburg	
145	—	—	1	Ballen	Flanellstoffe	20	145	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
146	—	—	1	—	Gasleitungsrohr von Eisen	9	146	München C. B.	Bayerische Stsb.	
147	—	—	2	—	eis Gasröhren	23	147	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevis. am 8/1.
148	—	—	106	Sack	Gerste	—	148	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
149	—	—	1	—	roher Gewehrschaft	—	149	Darmstadt	Main-Neckarb.	von Wächtersbach eingeg.
150	—	—	1	Stück	Gewicht	5	150	Regensburg	Bayerische Stsb.	
151	—	—	1 1	Kollo „	Gewichtstein Hebel	15	151	Gemünden	„	
152	—	—	1	—	eis. Hacke	—	152	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
153	—	—	2	Bund	ord. Hohlglas	5	153	Pirna	Sächsische Stsb.	
154	—	—	2	Scheffel	Holzkohlen	—	154	Schönlanke	K. E.-D. Bromberg	
155	—	—	1	—	Hühner u. Taubenkäfig	3	155	Straussfurt	K. E.-D. Frankf. a/M.	
156	—	—	2	Körbe	Kandis	33	156	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
157	—	—	2	Stab	4 Kanteisen	141,5	157	Lautenburg	Badische Stsb.	
158	—	—	1	Pack	neue, schwarzlackirte Ketten	29	158	Cassel U.	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
159	—	—	1	Paar	Kinderholzschuhe	0,5	159	Lautenbach	Elsass-Lothring.	
160	—	—	1	Pack	2 Kinderstühle	4	160	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevis. am 8/1.
161	—	—	1	Koffer	Kleider	32	161	Wattenscheid	Rechtsrh. Köln	
162	—	—	2	—	Kofferstühle	6	162	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevis. am 8/1.
163	—	—	1	—	Kohlenkasten	4	163	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
164	—	—	1	—	neue Kommode	—	164	Marsberg	K. E.-D. Elberfeld	
165	—	—	100	Korbflaschen	leer	1400	165	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
166	—	—	1	Rundstange	Kupfer	—	166	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
167	—	—	1	Bund	Langeisen	20	167	München C. B.	Bayerische Stsb.	
168	—	—	1	Stück	Lavoir	36	168	Rümelingen	Wilhelm-Luxemb.	
169	—	—	1	Paar	Lederschuhe mit Holzsohlen	1	169	Minden	K. E.-D. Hannover	
170	—	—	1	Kollo	Leisten zu Bilderrahmen	2,5	170	Striegau	K. E.-D. Berlin	
171	—	—	5	—	Maschinentheile (Mauerschrauben)	21	171	Plattling	Bayerische Stsb.	

(Schluss vom Anzeiger Seite 122.)

Nr. 13. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 14. Februar 1891.

Inhalt:

Der neue Oesterreichische Finanzminister und das Eisenbahnwesen.

Der kürzlich zur Leitung der Oesterreichischen Finanzen berufene Dr. Emil Steinbach, welcher bisher dem K. K. Justizministerium, zuletzt als Sektionschef, angehört hat, ist bekanntlich ein durch Scharfsinn und gründliche Rechtskenntniss wie durch seine Vertrautheit mit den die Gegenwart bewegenden wirthschaftlichen Fragen gleich ausgezeichneter Jurist. Dieses Zeugniss wird dem neuen Finanzminister von politischen Blättern der verschiedensten Parteirichtungen einmüthig ausgestellt. Aber nirgends finden wir in der Tagespresse auch nur eine Andeutung über die Beziehungen Steinbach's zum Eisenbahnwesen. Und doch zeigt sich der ständige Wortführer des Justizministers in beiden Häusern des Reichsraths, der Autor oder zum mindesten Mitredaktor und beredte Vertreter einer Reihe civil- und verwaltungsrechtlicher Gesetze — wie namentlich derjenigen über das bäuerliche Erbrecht, über die Anfechtung von Rechtshandlungen Zahlungsunfähiger, ferner der Gewerbeordnungs-Novellen und der sozialpolitischen Vorlagen — nicht minder vertraut mit den eingehendsten Einzelfragen des Eisenbahnrechts.

Zeuge davon ist unter Anderem seine im Jahrgang 1883 von Grünhut's Zeitschrift erschienene Abhandlung über die von Thöl behaupteten 23 Ungültigkeiten im Eisenbahn-Betriebsreglement, eine Frage, welche Steinbach bereits in einem am 13. Februar 1883 im Oesterreichischen Eisenbahnklub gehaltenen Vortrag erörtert hatte.[1]) Es ist dies der gleiche Gegenstand, über welchen wir anlässlich der Polemik zwischen Thöl und Goldschmidt seiner Zeit unter dem Titel „Kritik und Antikritik“ eine Reihe von Artikeln gebracht haben, worin namentlich auch die während des Laufes dieser Publikation erschienene Arbeit Dr. Steinbach's ausführlicher besprochen ist.[2])

---

[1]) Oesterreichische Eisenbahnzeitung, Jahrgang 1883, Nr. 9 und 10.

[2]) Siehe den Jahrgang 1883, Nr. 8, 14, 16, 18, 20, 27, 31 bis 34 und 38 dieses Blattes. Eine anerkennende Kritik unserer — auch im Separatabdruck erschienenen — bezüglichen Aufsätze findet sich, in Verbindung mit einer Notiz über die Steinbach'sche Abhandlung, in Goldschmidt's Zeitschrift, N. F. Bd. 14 Seite 623.

Derselbe interessante Stoff ist später (1885), in wesentlicher Anlehnung an unsere Ausführungen, von Drilling zum Gegenstand einer Doktordissertation gemacht worden, welche von uns seiner Zeit besprochen worden ist.

Alle diese Untersuchungen gewinnen jetzt, da es sich um die Neuredaktion des Betriebsreglements auf Grund des internationalen Uebereinkommens handelt, eine neue, erhöhte Bedeutung. Vergl. die Leitartikel in Nr. 100 und 101 des vorigen Jahrgangs dieses Blattes.

Besonders erspriesslich hat sich Dr. Steinbach's Thätigkeit erwiesen auf dem Gebiete des internationalen Eisenbahn-Frachtrechts. Schon im Stadium der ersten Anfänge an der Vorbereitung dieses epochemachenden Werkes betheiligt, hat er an dessen Herstellung als Mitglied der Oesterreichischen Delegation auf den 3 Berner Konferenzen, namentlich auch in seiner Eigenschaft als Berichterstatter der Redaktionskommission und später als deren Vorsitzender in hervorragender Weise mitgewirkt.[3])

Wir freuen uns, hiernach konstatiren zu können, dass der neue Leiter der Oesterreichischen Finanzen, dessen Ressort ja mit dem Verkehrswesen in so vielfacher Wechselwirkung steht, auch den Eisenbahnen und namentlich deren internationalen Beziehungen ein eingehendes Verständniss und ein wohlwollendes Interesse entgegenbringt. G . . . . . . r.

[3]) Dr. Steinbach ist übrigens nicht der einzige Minister, welcher aus den Berner Konferenzen hervorgegangen ist. Auch der Italienische Parlamentsabgeordnete Villa, welcher an diesen Berathungen als ein besonders thätiges Mitglied und als Vicepräsident theilnahm, hat ein Portefeuille innegehabt, nämlich in der Zeit zwischen der ersten und der zweiten Konferenz das der Italienischen Justiz.

Vom Stammbaum der Doppellokomotive.

Als Ergänzung meiner bisherigen Schriften über Doppellokomotiven habe ich den Versuch gemacht, eine genealogische Uebersicht, eine Art Stammbaum dieser Maschinen, bezw. der Urheber und Förderer derselben aufzustellen, und zwar, soweit die verfügbaren Quellen dies gestatteten, vom Jahre 1832 an bis auf die Gegenwart. Unter Duplex- oder Doppellokomotiven verstehen wir also alle diejenigen Lokomotiven, deren Mechanismus in zwei getrennten, unter einem gemeinschaftlichen Kessel hintereinander laufenden Motorengruppen angeordnet ist. Es ist alsdann zu unterscheiden, ob nur die eine, oder aber beide Motorengruppen beweglich gemacht sind, und ob die Lokomotive nach dem Verbundprinzip eingerichtet ist oder nicht. Die Doppellokomotiven werden in der Regel als Tendermaschinen ausgeführt, und es können infolge der vermehrten Achsenzahl die Vorräthe an Speisewasser und Brennstoff auf der Maschine selbst gut untergebracht werden, ohne eine Ueberlastung der einzelnen Achsen herbeizuführen.

Die in nachstehender Zusammenstellung angeführten neueren Doppellokomotiven, bezw. die seit 1887 praktisch ausgeführten derartigen Lokomotiven sind fast alle mit einer festen und einer beweglichen Motorengruppe nach dem Verbundprinzip von Mallet konstruirt und zwar mit einer beweglichen Niederdruckmaschine. Die anfangs der sechziger Jahre von Gouin & Co. in Paris nach dem System Petiet für die Französische Nordbahn gebauten viercylindrigen Tenderlokomotiven mit zweimal drei gekuppelten Achsen von 60 t Dienstgewicht sind in der Liste nicht enthalten, weil nach Petiet die zwei Maschinengruppen in einem durchgehenden Rahmen fest gelagert sind und deshalb das charakteristische Merkmal der Doppellokomotivengattung, nämlich die freie Kurvenbeweglichkeit nicht zum Ausdruck kommt.

Der Amerikanische Eisenbahner W. W. Evans erwähnt in einer Schrift („Railway gauges“, Newyork, George F. Nesbitt & Co., 1873) einen Urahn der Doppellokomotive, eine gegliederte Maschine von W. Chapman, welche bereits im Jahre 1812 auf einer Kohlenbahn bei Wear in der Englischen Grafschaft Durham verkehrte, also zu einer Zeit, wo das Eisenbahnwesen noch mühselig in Kinderschuhen auf Blenkinsop's Zahnstangen lief. Dieser älteste Vorläufer der heutigen Doppellokomotiven soll in „Luke Herbert's Cyclopaedia“ London, 1836, beschrieben sein, was hier in Ermangelung anderer litterarischer Spuren erwähnt sein soll.

Nach W. W. Evans und Zerah Colburn wurde der erste nennenswerthe Versuch mit Doppellokomotiven in Amerika gemacht, und zwar schon im Jahre 1832 auf der South Carolina Eisenbahn. Es handelte sich damals um das Befahren leichter Bandschienen, sogen. „strap rails“, wie sie früher in Amerika üblich waren, und um das Maschinengewicht günstiger vertheilen zu können, entwarf Horatio Allen in Newyork, zu seiner Zeit ein bekannter Erbauer von Schiffsmaschinen, leichte Lokomotiven mit zwei drehbaren Motorgestellen. Bald darauf errichtete der Amerikaner William Norris aus Philadelphia eine Zweigniederlassung seiner Lokomotivfabrik in Wien, und durch Norris wurden viele Eigenthümlichkeiten des Amerikanischen Lokomotivenbaues in Oesterreich bekannt und eingeführt, so auch die Erfindungen von Horatio Allen, welcher unter anderm schon 1841 das Amerikanische Patent auf die später unter dem Namen Meyer bekannte verstellbare Expansionssteuerung genommen hatte. Geschichtlich streng genommen wäre also die Doppellokomotive eine Amerikanische Erfindung, wenngleich die Maschinen der South Carolinabahn bald in Vergessenheit geriethen, um erst am denkwürdigen Semmering-Wettbewerb, fast 20 Jahre später, in neuer grösserer Gestaltung wieder zu erscheinen. Der chronologische Verlauf der einschlägigen Lokomotivkonstruktionen ist nun von Anfang an bis heute folgender:

1832. Horatio Allen in Newyork konstruirt im Jahre 1832 vier Doppellokomotiven für die South Carolina Eisenbahn. Diese Maschinen hatten zwei Drehgestelle mit je einer Triebachse und einer Laufachse. Die zwei Triebachsen lagen gegen die Mitte der vierachsigen Maschine, während jedes Drehgestell nur mit einem Dampfcylinder versehen war, der auf die abgekröpfte Triebachse wirkte. („Engineering“ London, 2. Februar 1886 und „Chicago railway gazette“ Chicago, 4. März 1871.)

1850. Wilhelm Günther in Wiener-Neustadt (jetzt Aktiengesellschaft der Lokomotivfabrik vormals Georg Sigl in Wiener-Neustadt) und die „Société John Cockerill“ in Seraing, Belgien, bauen für den Semmering-Lokomotiven-Wettbewerb von 1851 vierachsige Doppellokomotiven mit zwei drehbaren Motorgestellen. Die Lokomotive aus Seraing hatte einen Doppelkessel mit centraler Feuerbüchse, und zwar soll der Patentinhaber der von Cockerill ausgeführten Konstruktion der frühere Maschinenmeister Lausmann der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gewesen sein. (Alphons Petzholdt „Die Lokomotive der Gegenwart“ S. 90 Braunschweig, Friedrich Vieweg und Sohn, 1875.)

1860. Eugène Flachat in Paris projektirt in diesem Jahre sechsachsige Doppellokomotiven von 60 t Dienstgewicht für den Uebergang der Alpenpässe. (Eugène Flachat „De la traversée des Alpes par un chemin de fer“ Paris, Lacroix, 1860.)

1862. Jean Jaques Meyer in Mülhausen zeigt auf der Weltausstellung in London 1862 die Pläne einer sechsachsigen Doppellokomotive mit einfachem Kessel von 60 t Dienstgewicht. Die Anregung zum Studium dieses Systems gab der damalige Generaldirektor der Oesterreichischen Staatsbahnen, J. Maniel. („La propagation industrielle“ Paris, Edouard Blot, 1868.)

1863. Charles Thouvenot in Bex, Schweiz, veröffentlicht für den Simplonübergang eine sechsachsige Doppellokomotive von 83 t Dienstgewicht mit einem Dampfkessel von 243 m² Heizfläche und 4 m² Rostfläche. (Charles Thouvenot „Un moyen de franchir les Alpes par un chemin de fer“ Vevey, Gschwind und Suter, 1863.)

1865. Robert Francis Fairlie in London. Die erste Doppellokomotive nach dem Patent von Fairlie wird im Jahre 1865 von James Cross & Co. in St. Helen's für die Neath und Brecon Eisenbahn in Wales ausgeführt. Die Maschine „Progress“ war mit zwei vierrädrigen Motorgestellen und mit einem Doppelkessel angeordnet und hatte mit 10 t Vorräthen ein Dienstgewicht von 42 t. Seither sind in Englischen und Amerikanischen Lokomotivfabriken einige hundert Stück Fairliemaschinen für

die verschiedensten Betriebsverhältnisse und Spurweiten erbaut worden, deren Aufzählung in dieser Genealogie umgangen wird. Die kleinsten dieser Maschinen für die „zweifüssige" Festiniogbahn in Wales wiegen 20 t, während die grössten in Mexiko laufenden Fairliemaschinen ein Vollgewicht von 92 t haben, also die grössten Lokomotiven der Erde sind.*) Neuerdings haben die Fabriken von Decauville in Petit-Bourg und von Cail in Paris dieses Maschinensystem aufgenommen, und zwar mit 12 t-Maschinen für die tragbaren Französischen Militärbahnen von 60 cm Spurweite.

1867. Georg Thomas Lommel in St. Gallen entwirft für die Ueberschienung des Lukmaniers Doppellokomotiven von 75 t Gewicht mit Mittelschienen-Mechanismus nach System Fell-Thouvenot. („Projekt einer Schweizerischen Alpenbahn über den Lukmanier" St. Gallen, Zollikofer'sche Offizin 1867.) Im gleichen Jahr sind auf der Pariser Weltausstellung Pläne von Doppellokomotiven nach den Systemen von Meyer und Thouvenot zu sehen.

1868. Parent, Schacken & Co. (J. F. Cail) in Fives-Lille erbauen in diesem Jahr die erste Doppellokomotive nach System Meyer „l'avenir", welche zwei vierrädrige Motorgestelle und ein Dienstgewicht von 50 t hatte. („Engineering", London, 19. März 1869.)

1870. Adolf Brunner in Seraing konstruirt für die Société John Cockerill eine sechsachsige Doppellokomotive mit einfachem Kessel und Verbrennungskammer von 60 t Dienstgewicht für Gebirgsbahnen. („Locomotive de montagne" Liége, Desoer, 1870 und „Engineering" London, 28. Oktober 1870.)

1873. „La Compagnie Belge pour la construction de matériel de chemins de fer" in Brüssel stellt auf der Weltausstellung in Wien 1873 eine sechsachsige Doppellokomotive nach System Meyer aus. Diese für die Grand Central Belge Eisenbahn gebaute Maschine ist nach den Plänen von Jean Jaques Meyer und Adolphe Meyer fils in Paris konstruirt, und hat ein Dienstgewicht von 72 t. („Engineering", London, 11. Juli 1873.)

1876. Adolf Brunner in Bern projektirt für eine provisorische schmalspurige Simplon-Ueberschienung Omnibuslokomotiven mit zwei Motorgestellen. („Schweizerische Handels-Zeitung" S. 7, Zürich 1876.). In demselben Jahre kommt Brunner's Dampfomnibus mit einem Motorgestell und einem Laufgestell auf der Bahn von Lausanne nach Echallens zur Anwendung. („Heusinger von Waldegg's Musterkonstruktionen für Eisenbahnbetrieb", Wiesbaden, C. W. Kreidel's Verlag, 1877.)

1877. Charles Brown in Winterthur entwirft für die Gotthardbahn Doppellokomotiven nach System Fairlie, mit zwei dreiachsigen Motorgestellen und Balancierantrieb von 60 t Dienstgewicht. („Schweizerische Handels-Zeitung" S. 668, Zürich 1877.)

1878. Fritz Rimrott in Halberstadt konstruirt eine sechsachsige Doppellokomotive von 60 t Dienstgewicht mit festem Vordergestell und beweglichem Hintergestell, ähnlich der Anordnung von Engerth. („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" S. 114, 1889.)

1884. Anatole Mallet in Paris nimmt in diesem Jahr das erste Französische Patent auf eine Verbund-Doppeltenderlokomotive, bei welcher die hintere Hochdruckmaschine fest, die vordere Niederdruckmaschine beweglich ist. Das Prinzip dieser viercylindrigen Verbundmaschinen hat Mallet bereits im Januar 1877 in einem Vortrag vor der Société des Ingenieurs civils in Paris angegeben. (A. Mallet, „Etude sur l'utilisation de la vapeur dans les locomotives et l'application à ces machines du fonctionnement compound", Paris, E. Capiomont et V. Renault, 1878.)

1885. Richard Helmholtz in München konstruirt eine vierachsige meterspurige Verbund-Doppeltenderlokomotive von 37 t Dienstgewicht mit derselben Anordnung der Motorengruppen wie bei Mallet, und mit Verbinderleitung durch den Kessel. („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" S. 114, 1889.)

1887. La Société métallurgique in Brüssel und Tubize baut für Decauville in Petit-Bourg die erste Verbund-Doppeltenderlokomotive nach System Mallet. Die vierachsige, für 60 cm Spurweite gebaute Maschine „l'avenir" hat ein Vollgewicht von 12 t und verkehrte zuerst während der landwirthschaftlichen Ausstellung in Laon auf Steigungen von 70 ‰ und in Bogen von 27 m Halbmesser. („Schweizerische Bauzeitung" S. 83, Zürich 1890.)

Richard Herbert Lapage in London nimmt in demselben Jahr das Englische Patent auf Verbund-Doppellokomotiven, bei welchen ebenfalls die Niederdruckmaschine in einem vorderen Drehgestell liegt. („Improvements in compound locomotive engines", London, Patent office sale branch, 1888.)

1888. La Société Decauville in Petit-Bourg beginnt den Bau von Doppellokomotiven nach den Systemen Fairlie und Mallet, welche für die tragbaren Französischen Militärbahnen von 60 cm Spurweite bestimmt sind. Aehnliche Maschinen werden für die Pariser Ausstellungsbahn von 1889 gebaut, während die Lokomotivfabriken in Belfort und Cail in Paris Doppellokomotiven für Französische Sekundärbahnen liefern. (A. Mallet „Développement de l'application du système compound aux machines locomotives", Paris, Chaix, 1890.)

1889. Die Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München liefert für tragbare Feldbahnen eine sechsachsige Doppellokomotive mit einfachem Kessel von 14 t Dienstgewicht und 60 cm Spurweite. Bei dieser Lokomotive sind die vier Cylinder auf einem durchgehenden Hauptrahmen fest gelagert, und es erfolgt die Kraftübertragung auf die Drehgestelle mittelst Zahnradübersetzung. („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" S. 343, 1889.)

Anatole Mallet in Paris patentirt in demselben Jahre eine vereinigte Adhäsions- und Zahnradverbund-Doppellokomotive, wobei das Triebzahnrad in der Niederdruckmaschine eingeschaltet ist.

Fritz Rimrott in Halberstadt konstruirt eine vierachsige Verbund-Doppeltenderlokomotive für gemischten Dienst von 52 t Dienstgewicht. („Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen", Berlin, 1. Juli 1889.)

La Société de Marcinelle et Couillet in Couillet bei Charleroi erbaut für Spanische Sekundärbahnen mit 1 m Spurweite vierachsige Verbund-Doppeltenderlokomotiven nach System Mallet von 24 t Dienstgewicht. („Bulletin du Congrès international des chemins de fer", Paris 1889.)

1890. J. A. Maffei in München erbaut eine sechsachsige Verbund-Doppeltenderlokomotive nach System Mallet von 84 t Vollgewicht für die Gotthardbahn, die grösste Lokomotive Europa's, welche im Januar 1891 zur Ablieferung gelangt. („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" S. 71, 1891.)

Die Sächsische Maschinenfabrik, vormals R. Hartmann in Chemnitz erbaut für die Strecke Schwarzenberg-Annaberg der Sächsischen Staatsbahnen zwei vierachsige Verbund-Doppeltenderlokomotiven nach System Meyer-Mallet von 50 t Dienstgewicht. Dieselben machen im Januar 1891 probeweisen Rangirdienst in Chemnitz und kommen im Februar in regelmässigen Dienst. („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" S. 881, 1889.)

Adolf Brunner in München konstruirt eine vierachsige Verbund-Doppeltenderlokomotive nach System Mallet von 60 t Vollgewicht für Personen- und Schnellzugdienst, welche mit einer Umschaltvorrichtung versehen ist, so dass je nach Bedürfniss mit nur einer Motorengruppe, nämlich mit der Hochdruckmaschine gefahren werden kann. („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" S. 444, 1890, und „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure" S. 708, 1890.)

Fritz Rimrott in Halberstadt konstruirt Verbund-Doppeltenderlokomotiven für verschiedene Betriebsverhältnisse und Spurweiten von 29 bis 62 t Dienstgewicht, wobei wie bei Mallet die vordere Niederdruckmaschine beweglich gemacht ist. („Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen", Berlin, S. 141, 1890, und „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" S. 43, 1891.)

Les anciens établissements J. F. Cail in Paris liefern für die normalspurige Hérault Sekundärbahn vierachsige Verbund-Doppeltenderlokomotiven nach System Mallet von 35 t Dienstgewicht. („Mémoires de la Société des Ingénieurs civils", Paris, Juli 1890.)

Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur konstruirt meterspurige vierachsige Verbund-Doppeltenderlokomotiven von 40 t Dienstgewicht. (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" S. 44, 1891.)

1891. J. A. Maffei in München erbaut 6 Stück vierachsige Verbund-Doppeltenderlokomotiven nach System Mallet von 58 t Dienstgewicht für den Hauenstein-Betrieb der Schweizerischen Centralbahn, sowie zwei vierachsige Maschinen nach demselben System von 40 t Dienstgewicht für die meterspurige Bahn von Landquart nach Davos. („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" S. 243, 1890.)

München, im Februar 1891. A. Brunner.

---

*) Da die neuen Mexikanischen Fairliemaschinen in Europa, nämlich von Neilson & Co. in Glasgow erbaut wurden, so ist meine Notiz über „Europas grösste Lokomotive" in Nr. 8 S. 71 d. Ztg. dahin zu berichtigen, dass diese für die Gotthardbahn gelieferte Maschine die grösste bis dahin in Europa gebaute und innerhalb Europa in Betrieb gesetzte Lokomotive ist.

Die Betriebsergebnisse der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1889/90.

(Schluss aus Nr. 9.)

Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben betrug in 1889/90 215 160 753 *M.* gegen 196 759 605 *M* in 1888/89 oder 45,8 % bezw. 47 % der Gesammtausgaben. Auf 1 km mittlerer Betriebslänge entfielen im Berichtsjahre 9 190 *M.* gegen 8 570 *M.* im Vorjahre. Auf die drei Verwaltungszweige vertheilt sich der Gesammtbetrag der persönlichen Ausgaben wie folgt: es kamen auf die allgemeine Verwaltung 34 012 324 *M.* gegen 27 613 995 *M.* im Vorjahre. Diese Steigerung der Ausgaben entfällt zum grössten Theil auf die mit dem 1. April eingetretene Neuregelung des Beamten-Pensionskassenwesens und die Berechnung der statutenmässigen Einnahmen und Ausgaben der Kasse bei dem Betriebsfonds. Auf die Bahnverwaltung entfielen 28 268 960 *M.* gegen 27 325 619 *M.* im Vorjahre und auf die Transportverwaltung 152 879 469 *M* gegen 141 819 991 *M.* im Vorjahre.

Die Gesammtzahl der Beamten (einschl. der Beamten der Neubauverwaltung sowie der Verwaltung der Werkstätten und Gasanstalten) betrug im Berichtsjahre 88 639 gegen 86 714 im Vorjahre. Auf 1 km mittlerer Betriebslänge kamen 1888/89 3,6, 1889/90 3,8 Beamte. Etatsmässig angestellt waren im Berichtsjahre 72 896 oder 82,2 %, im Vorjahre 71 439 oder 82,4 %, ausseretatsmässig im Berichtsjahre 15 743 oder 17,8 %, im Vorjahre 15 275 oder 17,6 %.

Von den sächlichen Ausgaben betrugen die allgemeinen Kosten 30 953 309 *M.* gegen 27 921 179 *M.* im Vorjahre. Davon kamen auf die Kosten für Büreaubedürfnisse usw. 17 039 015 *M.* gegen 15 597 044 *M* im Vorjahre; auf Steuern, Kommunalabgaben und öffentliche Lasten 7 393 713 *M.* gegen 7 029 762 *M.* im Vorjahre, und auf die Kosten für Ersatzleistungen und Entschädigungen, erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen, Bauwerken und Betriebsmitteln infolge von aussergewöhnlichen Naturereignissen, insgemein im Berichtsjahre 6 520 581 *M.* gegen 5 294 373 *M.* im Vorjahre. Unter den Entschädigungen, Ersatzleistungen usw. sind besonders hervorzuheben: die für verlorenes, verdorbenes oder beschädigtes Transportgut gezahlten Ersatzleistungen, welche im Jahre 1888/89 213 661 *M.*, in 1889/90 282 025 *M.* betrugen; die auf Grund des Haftpflichtgesetzes bei dem eigenen Betriebe geleisteten Entschädigungen in Höhe von 3 114 583 *M.* gegen 3 068 881 *M.* im Vorjahre; die auf Grund der Gesetze über die Unfallversicherung geleisteten Zahlungen von 892 890 *M.* gegen 545 656 *M.* im Vorjahre. Von den letzten Zahlungen kamen in dem Berichtsjahre auf Entschädigungen infolge von Verunglückungen beim Bahnbetriebe 749 247 *M.* (im Vorjahre 445 468 *M.*) und auf Entschädigungen infolge von Verunglückungen im Werkstätten- und Gasanstaltsbetriebe 133 943 *M.* (im Vorjahre 92 987 *M.*). Bei dem Bahnbetriebe wurden von Reisenden unverschuldet, durch Unfälle der Züge während der Fahrt, 2 getödtet und 18 verletzt, im Vorjahre 45 verletzt, infolge eigener Unvorsichtigkeit 18 getödtet und 44 verletzt, im Vorjahre 23 getödtet und 28 verletzt; es kommen daher im Berichtsjahre auf 1 000 000 beförderte Reisende 0,09 Todesfälle und 0,26 Verletzungen, im Vorjahre bezw. 0,11 und 0,35. Von Beamten und Bahnarbeitern im Dienste wurden bei dem eigentlichen Betriebe durch Unfälle der Züge während der Fahrt 10 getödtet und 124 verletzt, auf andere Weise 228 getödtet und 1 092 verletzt (im Jahre 1888/89 stellten sich die Zahlen auf bezw. 8 und 114 und 221 und 558), so dass auf je 1 000 000 durchfahrene Zugkilometer 1,26 Todesfälle und 6,45 Verletzungen entfielen. Von Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizei- und sonstigen im Dienst befindlichen Beamten wurden unverschuldet 1 getödtet und 18 verletzt (im Vorjahre 15 verletzt), durch eigenes Verschulden 3 getödtet und 4 verletzt (im Vorjahre 6 getödtet und 5 verletzt), von fremden Personen wurden durch Unfälle der Züge bezw. durch falsche Handhabung der Wegeübergangsschranken usw. 6 getödtet und 15 verletzt (im Vorjahre 6 getödtet und 12 verletzt), infolge eigener Unvorsichtigkeit 134 getödtet und 90 verletzt (im Vorjahre 115 getödtet und 75 verletzt). Selbstmorde kamen 108, im Vorjahre 19, Selbstmordversuche 18, im Vorjahre 10, vor. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 2 Personen getödtet und 263 verletzt, im Vorjahre 3 getödtet und 36 verletzt.

Die Gesammtkosten der Unterhaltung der Bahnanlagen stiegen gegen das Vorjahr um 12 %, von 48 685 090 *M.* auf 54 521 515 *M.* in 1889/90. Soweit diese Erhöhung nicht durch die Erweiterung des Bahnnetzes bedingt war (23 727,59 km zu unterhaltende Strecken gegen 23 063,12 km im Vorjahre), findet dieselbe im wesentlichen ihre Begründung in der durch die Steigerung der Betriebsleistungen erforderlich gewordenen Vermehrung der Geleisunterhaltung, sowie in der Verwendung höherer Beträge für aussergewöhnliche Unterhaltungsarbeiten und Ergänzungen von Bahnanlagen. Daneben hat auch die von Jahr zu Jahr vermehrte Zahl der zu unterhaltenden Gebäulichkeiten und Neubauanlagen, Weichen, Signalsicherungen, Drehscheiben, Lade- und Lagerplätze und dergl., sowie die allgemeine Steigerung der Löhne der Streckenarbeiter und der Handwerker zur Erhöhung dieser Kosten beigetragen. Auf 1 km der unterhaltenen Strecken kamen an Kosten der Bauverwaltung im Betriebsjahre 2 298 *M.*, im Vorjahre 2 111 *M.*

Von diesen Kosten sind die der Unterhaltung der Bahnanlagen auf freier Strecke um 7,8 %, die der Unterhaltung der Bahnhofsanlagen um 19,0 %, die der Unterhaltung der Telegraphen und Signalvorrichtungen nebst Zubehör um 8,6 % gestiegen.

Die Kosten des Bahntransports, und zwar die Kosten der Züge, sowie die Kosten für die Unterhaltung der Betriebsmittel stiegen gegen das Vorjahr um 12,6 %, (von 84 072 781 *M.* auf 94 652 283 *M.*). Zum grösseren Theil entfiel diese Mehrausgabe auf die Kosten der Züge, welche von 34 163 324 *M.* in 1888/89 auf 40 643 586 *M.* in 1889/90, also um 19 % gestiegen sind, während die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel sich um 8,2 % im Berichtsjahre erhöhten (von 49 909 457 *M.* im Vorjahre auf 54 008 697 *M.*). Auf 1 km mittlerer Bahnlänge beliefen sich die Gesammtkosten des Bahntransports auf 4 008 *M.* gegen 3 662 *M.* im Vorjahre oder um 9,4 % höher.

Die Betriebsmittel sind in dem Berichtsjahre nicht unerheblich vermehrt worden. An Lokomotiven wurden aus den laufenden Betriebseinnahmen beschafft, bezw. traten durch Umbau hinzu 280 Stück, deren Beschaffungskosten sich auf 9 322 843 *M.* beliefen, aus extraordinären Mitteln bezw. Baufonds wurden 251 zum Gesammtpreise von 8 405 612 *M.* beschafft, zusammen also 531 mit einem Kostenaufwande von 17 728 455 *M.* Hierzu kam der Bestand am Schlusse des Jahres 1889/90 in Höhe von 8 799 Lokomotiven, deren Beschaffungskosten 393 412 781 *M.* betragen. Ausgeschieden wurden im Berichtsjahre 212 im Werthe von 10 710 194 *M.*, sodass am Schlusse des Berichtsjahres ein Bestand von 9 118 Stück im Werthe von 400 431 042 *M.* verblieb.

An Personenwagen wurden aus den laufenden Einnahmen 303 zum Preise von 3 488 452 *M.*, aus ausserordentlichen Mitteln 402 zum Preise von 4 622 288 *M.*, zusammen also 705 beschafft, deren Kosten 8 110 740 *M.* betragen. Der Bestand am Schlusse des Vorjahres betrug 13 960 im Werthe von 118 773 204 Mark, ausgeschieden wurden im Laufe des Jahres 128 im Werthe von 1 026 238 *M.*, sodass am Schlusse des Berichtsjahres ein Bestand von 14 597 verblieb, deren Beschaffungskosten 125 857 706 *M.* betrugen.

Die Zahl der aus den laufenden Mitteln beschafften Gepäckwagen betrug 81 zum Preise von 592 582 *M.*, aus extraordinären Mitteln wurden 147 zum Preise von 1 012 759 *M.* beschafft, zusammen also 228 im Werthe von 1 605 341 *M.* Der Bestand am Schlusse des Vorjahres betrug 3 792 im Werthe von 24 121 021 *M.*, ausgeschieden wurden 63 im Werthe von 348 008 *M.*, am Schlusse des Berichtsjahres verblieb mithin ein Bestand von 3 957 mit 25 378 354 *M.* Beschaffungskosten.

Von Güterwagen wurden während des Berichtsjahres 5 920 für 14 319 362 *M.* aus den laufenden und 4 972 für 14 627 398 Mark aus extraordinären Mitteln, zusammen 10 892 im Werthe von 28 946 760 *M.* beschafft, als Bestand bei Beginn des Berichtsjahres waren vorhanden 174 440 im Werthe von 500 360 627 *M.*, ausgeschieden wurden 2 603 im Werthe von 7 782 034 *M.*, so dass am Schlusse des Berichtsjahres ein Bestand von 182 729 verblieb, deren Beschaffungskosten sich auf 521 525 353 *M.* stellten.

Die durchschnittliche Anzahl der im Betriebe befindlich gewesenen Personenwagen ist gegen das Vorjahr um 607 Stück oder 4,4 %, der Gepäck- und Güterwagen um 9 291 Stück oder 5,2 % gestiegen.

Die Gesammtkosten der Züge haben sich von 34 163 324 *M.* im Vorjahre auf 40 643 586 *M.* im Berichtsjahre, also um 19 % vermehrt; die Kosten der Lokomotivfeuerung — der Hauptbestandtheil der Gesammtkosten der Züge — betrugen im Vorjahre 26 390 583 *M.*, im Berichtsjahre 31 709 923 *M.*, also 20,2 % mehr. Die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel einschliesslich der Ergänzungen stiegen von 49 909 457 *M.* in 1888/89 auf 54 008 697 *M.* in 1889/90 oder um 8,2 %.

An Werkstätten waren am Ende des Betriebsjahres vorhanden: 58 Hauptwerkstätten, 20 Nebenwerkstätten und 164

Betriebswerkstätten. Die Zahl der durchschnittlich beschäftigten Arbeiter betrug für jeden Tag im Jahre in 1888/89 35 896, in 1889/90 36 945. Die Gesammteinnahmen und Ausgaben der Werkstättenverwaltung belaufen sich im Betriebsjahre auf 79 294 626 *M.* gegen 73 310 646 *M.* im Vorjahre, sind demnach um 8,2 % gestiegen. Das zur Beleuchtung der Bahnhöfe, Werkstätten usw. erforderliche Steinkohlengas wurde nur zum Theil, das zur Beleuchtung der Betriebsmittel erforderliche Fettgas dagegen durchweg in Gasanstalten der eigenen Verwaltung hergestellt. Am Schlusse des Berichtsjahres waren 59 Gasanstalten gegen 55 im Vorjahre vorhanden, von denen 19 für Steinkohlen- und 40 für Fettgaserzeugung im Betriebe waren. Die gesammten Einnahmen und Ausgaben stiegen von 1 330 060 *M.* im Vorjahre auf 1 618 896 *M.* im Betriebsjahre oder um 21,7 %.

Die Kosten der Erneuerung des Oberbaues betrugen im Berichtsjahre 31 093 801 *M.* gegen 30 098 646 *M.* im Vorjahre, sind also um 995 155 *M.* oder 3,3 % gestiegen. Die Länge der umgebauten Geleise belief sich auf rund 1 078 km gegen 1 072 km in 1888/89. Die Vermehrung der Gesammtausgaben für die Erneuerung des Oberbaues findet ihre wesentliche Erklärung in der im Berichtsjahre eingetretenen Erhöhung der für Eisen- und Stahlmaterial aufgewendeten Durchschnittspreise und in dem Umstande, dass die Zahl der für die Längeneinheit des Geleises zu verwendenden Querschwellen auf wichtigeren Strecken im Verhältniss von 10 zu 11 vermehrt worden ist.

Die Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen sind im Berichtsjahre um 1,8 % oder 63 331 *M.* (von 3 494 889 *M.* auf 3 431 558 *M.*) gesunken, die Vergütung für gepachtete Bahnstrecken ist sogar um 208 451 *M.* oder 19,2 % gesunken. Diese Verringerung erklärt sich dadurch, dass die bis dahin gepachteten Bahnstrecken Gotha-Ohrdruf, Bismarck-Winterswyk und Winterswyk-Bocholt in den Besitz des Preussischen Staates übergegangen sind und die bisher dafür gezahlte Pachtsumme daher fortfiel.

Ausser den Bahnen, deren Betriebsergebnisse vorstehend im Auszuge mitgetheilt sind, befanden sich noch im Eigenthum bezw. im Miteigenthum des Preussischen Staates die Wilhelmshafen - Oldenburger und die Main-Neckarbahn. Das für erstere bis zum Schlusse des Jahres 1889 verwendete Anlagekapital betrug 7 185 671 *M.* oder 137 210 *M.* für 1 km Bahnlänge. Der Antheil Preussens an den Einnahmen des Jahres 1889 belief sich auf 377 408 *M.* gegen 361 255 *M.* im Vorjahre. Das Anlagekapital der Preussischen Strecke bei der Main-Neckarbahn betrug am Schlusse des Berichtsjahres 5 650 933 *M.* oder 817 791 *M.* auf 1 km Bahnlänge für den Preussischen Antheil. Von dem Reinertrage entfielen auf Preussen im Jahre 1889 471 546 *M.* oder 8,4 % des Anlagekapitals gegen 563 479 *M.* oder 10 % im Vorjahre.

Die Oberschlesischen Schmalspurbahnen*) hatten am Schlusse des Jahres 1889/90 eine Gesammtlänge von 110,63 km; das für den Bau und die Ausrüstung dieser Bahnen verwendete Kapital betrug 10 437 951 *M.* oder 94 350 *M.* auf das Kilometer. Die Gesammteinnahme belief sich auf 826 493 *M.*, 85 963 *M.* oder 11,6 % mehr als im Vorjahre, die Gesammtausgabe auf 245 385 *M.* gegen 201 234 *M.* im Vorjahre; der Ueberschuss betrug somit 581 108 *M.* gegen 539 296 *M.* im Vorjahre oder 5,2 % des Anlagekapitals gegen 5,6 %.

---

*) Das Transportgeschäft auf denselben ist bis zu Ende 1893 an einen Unternehmer verpachtet, welcher von allen beförderten Gütern einen Frachtantheil von 50 % der tarifmässigen Sätze nach Abzug der in letztere eingerechneten Expeditionsgebühr als Entgelt an die Eisenbahnverwaltung zu zahlen hat.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 390 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Ergänzung bezw. Aenderung der in der Anlage III zum Vereins-Wagenübereinkommen enthaltenen „Vorschriften für die Beladung offener Güterwagen" (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 509 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen (mit Ausnahme der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen), betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereins-Verwaltungen (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 514 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Aenderung des § 117 Abs. 3 der technischen Vereinbarungen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der neue Ungarische Frachtentarif.

Die Kundgebungen für und gegen denselben dauern in Ungarn bezw. in Oesterreich fort. Beachtenswerth ist die Interpellationsbeantwortung des Handelsministers v. Baross. Derselbe sagte u. a.:

„Ungarn hat das gesetzliche Recht gehabt, die Tarife der Königlich Ungarischen Staatsbahnen selbständig festzustellen und dieses Recht wurde von keiner kompetenten Seite bisher in Zweifel gezogen. Es ist selbstverständlich, dass die Regierung, indem sie sich des erwähnten Rechtes Ungarns bediente, die volkswirthschaftlichen und finanziellen Interessen der Länder der Ungarischen Krone als entscheidend betrachtete."

Bezüglich des Deutschen Handelsvertrages hat der Ministerpräsident bereits erklärt, dass er es nicht für angezeigt erachten würde, über Einzelheiten der noch im Zuge befindlichen Verhandlungen gegenwärtig Mittheilungen zu machen.

„Ich füge meinerseits noch hinzu, dass der hier gemeinte Vertrag, dessen Zustandekommen wir erhoffen und für dessen Inslebentreten die Zustimmung der Gesetzgebung erforderlich ist, ohnehin dem Abgeordnetenhause vorgelegt werden wird, und dass bei der Verhandlung desselben die Regierung sonach ohnedies in der Lage sein wird, bezüglich aller Einzelheiten die entsprechenden und erschöpfenden Aufklärungen zu ertheilen. Was endlich die Frage anlangt, ob die Regierung den neuen Lokalfrachtentarif der Königlich Ungarischen Staatsbahnen aufrecht zu erhalten wünscht, bezw. ob sie denselben abzuändern beabsichtigt, beehre ich mich namens der Regierung zu erklären, dass dieselbe diesen Lokalfrachtentarif abzuändern nicht beabsichtigt."

Es ist aus dieser Rede, bemerkt die „Neue Freie Presse", hervorzuheben, dass die Regierung einfach nur erklärt, sie sei nicht gesonnen, den Frachtentarif zu ändern, was niemand von ihr gefordert hat. Die Frage, ob die Benefizien des Tarifs auch auf andere Provenienzen ausgedehnt oder eventuell vertragsmässig gebunden werden können, wurde nicht gestellt und daher auch nicht beantwortet. Der springende Punkt der ganzen Angelegenheit aber liegt gerade in diesem Umstande. Man darf jedoch getrost hoffen, dass es dem Entgegenkommen beider Regierungen gelingen werde, diese Angelegenheit einem gedeihlichen Ende zuzuführen.

Die Reform der Frachtentarife in Oesterreich und der Handelsvertrag mit Deutschland.

Zu dem diesbezüglich bisher bekannt Gewordenen (siehe Nr. 11, S. 108 d. Ztg.) bemerkt das offiziöse „Fr.-Bl." folgendes: Die neuen Tarife werden dem verfrachtenden Publikum alle jene Erleichterungen bringen, wie sie als nothwendige Folge der Ungarischen Tarife sich ergeben, wenngleich hinsichtlich der Provenienz der zu verfrachtenden Artikel nicht jene Auffassung platzgreifen kann und darf, welche dem bestehenden Zoll- und Handelsbündnisse mit Ungarn widerspricht. Es wird auch Vorsorge getroffen werden, dass diese neuen Tarife nicht blos auf den Oesterreichischen Staatsbahnen Geltung erlangen, sondern auch auf den Privatbahnen zur Einführung kommen, und werden zur Erreichung dieses Zieles alle der Regierung zur Verfügung stehenden Mittel gegenüber den Privatbahnen zur Anwendung gebracht werden. Bislang fehlt noch zur Abschliessung dieser Angelegenheit die im Statut der Oesterreichischen Privatbahnen vorgesehene Zustimmung des Finanzministers, doch lässt sich wohl erwarten, dass diese angesichts der eminent wirthschaftlichen Wichtigkeit der ganzen Angelegenheit nicht versagt werden wird. Die internationale Seite dieser Frage betreffend muss jener Artikel 15 des Handelsvertrages mit Deutschland vom Jahre 1878 bei den jetzigen Vertragsverhandlungen wieder zur Sprache kommen. Nachdem die Ungarische Regierung durch die Ausnahmetarife vom 1. Januar 1891, sowie die Tarife vom Jahre 1888 diesen Vertrag in einer Weise interpretirt, wie ihn weder die Oesterreichische, noch die Deutsche Regierung ausgelegt hat, so handelt es sich jetzt nicht blos um die einfache textuelle Wiederaufnahme dieses Artikels in den neuen Vertrag, sondern um die Aufnahme einer für beide oder für alle drei vertragschliessenden Theile gültigen Interpretation. Bis jetzt legt die Ungarische Regierung den Artikel 15 in anderer Weise als die Deutsche und Oesterreichische aus.

Statistische Anmeldescheine im Handelsverkehr mit dem Zollauslande.

Hierüber ist einer Bahnverwaltung vom K. K. Handelsministerium folgende Erledigung zugekommen, welche wir wegen ihrer Wichtigkeit für das Ausland vollinhaltlich wiedergeben. Zunächst muss daran festgehalten werden, dass die

Ausfertigung und Entgegennahme der statistischen Anmeldung in Hinkunft mit der zollamtlichen Behandlung im innigsten Zusammenhange stehen wird, dass daher der Absender von Gütern, welche der statistischen Anmeldung unterliegen, der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden haftet, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit der Begleitpapiere treffen. Nach § 6 des Gesetzes vom 26. Juni 1890 dürfen die öffentlichen Transportanstalten nach dem Zollauslande gerichtete Sendungen erst dann zum Transporte übernehmen bezw. weiter befördern, nachdem ihnen die zur richtigen statistischen Anmeldung erforderlichen Daten bekanntgegeben worden sind und sie sich die Ueberzeugung verschafft haben, dass diese Daten mit dem Frachtbriefe und der Zolldeklaration übereinstimmen. Es steht daher den öffentlichen Transportanstalten zu, Sendungen nach dem Zollauslande nicht zur Beförderung zu übernehmen, insolange der Absender nebst den für die zollamtliche Behandlung erforderlichen Begleitpapieren nicht auch den gesetzlich vorgeschriebenen statistischen Anmeldeschein beibringt. Bei Ein- und Durchfuhrgütern obliegt die statistische Anmeldung den Eisenbahnunternehmungen nur dann, wenn dieselben die Zollerklärung abgeben bezw. die zollamtliche Abfertigung veranlassten. Nach § 51 des Eisenbahn-Betriebsreglements ist aber die Eisenbahn durch einen im Frachtbriefe gestellten Antrag des Versenders, die zollamtliche Behandlung der Güter zu vermitteln, nicht verpflichtet die Vermittelung zu übernehmen, und befugt, dieselbe einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelsperson im Frachtbriefe genannt ist. Eine Aenderung ist diesfalls erst mit jenem Zeitpunkte zu gewärtigen, wenn dereinst das internationale Uebereinkommen über den Frachtenverkehr in Wirksamkeit getreten sein wird, nach dessen Bestimmungen (Art. X) die Zollvorschriften, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt werden müssen. Wenn aber die Eisenbahnen die zollamtliche Behandlung vermittelt und eine Zollerklärung abgibt, so wird sie bei Ausfertigung des statistischen Anmeldescheines dieselben Vorsichten beobachten müssen, wie bei Abgabe der Zollerklärung selbst, wenn etwa die Angaben des Frachtbriefes nicht ausreichen, um eine richtige Zollerklärung bezw. eine richtige statistische Anmeldung aufzustellen. Im übrigen wird die Eisenbahn, wie bei Ausfuhrgütern, ihr Augenmerk blos darauf zu richten haben, dass die Daten des Anmeldescheines mit jenen des Frachtbriefes und der Zollerklärung dem Inhalte nach übereinstimmen. Für unrichtige Frachtbriefangaben, auf Grund deren unrichtige Angaben in die Zollerklärung und sohin auch in den statistischen Anmeldeschein übergehen, welche einen Schaden oder Nachtheil für die Eisenbahn im Gefolge haben, ist aber der Absender und Empfänger der Bahn gegenüber schon nach § 51 Abs. 3 des Eisenbahn-Betriebsreglements verantwortlich und regresspflichtig.

Betriebseinnahmen im Dezember und im ganzen Jahre 1890.

Es wurden in diesem Monate auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 6 501 051 Personen und 7 616 204 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 330 428 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 875 fl. — Im gleichen Monate 1889 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 5 503 018 Personen und 7 628 789 t Güter 22 658 886 fl. oder für das Kilometer 864 fl. Daher ergibt sich für den Monat Dezember 1890 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen um 1,3 %. Der Vergleich der Einnahmen des ganzen Jahres 1890 mit jenen des Jahres 1889 zeigt, dass die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1890 erzielten Transporteinnahmen sich auf 296 358 276 fl., im Jahre 1889 auf 283 166 381 fl. beziffern. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im abgelaufenen Jahre 26 300 km, im Jahre 1889 dagegen 25 646 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer im Jahre 1890 auf 11 268 fl. gegen 10 041 fl. im Jahre 1889, d. i. um 227 fl. oder 2,1 % günstiger. — Für das ganze Jahr 1890 betragen die Mehreinnahmen bei den westlichen Staatsbahnen 1 259 177 fl., bei den nordöstlichen Staatsbahnen einschliesslich der im Zuge derselben befindlichen Erzherzog Albrechtbahn und Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn 881 490 fl., bei den Linien der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz und Czernowitz-Suczawa 148 877 fl. Auf allen im Staatsbetriebe stehenden Linien ergibt sich für 1890 gegenüber dem Jahre 1889 eine Mehreinnahme von 3 739 064 fl. Für das Kilometer und Jahr gerechnet, beträgt die Steigerung der Einnahmen für sämmtliche Linien des Staatsbahnnetzes 3,4 %.

Die Agitationsprovision der Spediteure.

Es dürfte wenigen Fachmännern das bekanntlich für Wahlzwecke gebrauchte Wort „Agitation" in seiner Anwendung auf den Bahntransport bekannt sein. Darunter wird nämlich die den Spediteuren von den Bahnverwaltungen gewährte und in die Fracht eingerechnete Vergütung verstanden, dass dieselben gewissermaassen eine Vermittlerrolle zwischen den ausländischen Getreidehändlern und den inländischen Produzenten übernehmen und jenen auch über die einschlägigen Tarife Auskünfte ertheilen. Die Berechtigung dieser zuletzt 2 *M.* oder 4,5 Frcs. betragenden Agitationsprovision wurde noch in der zu München am 21. Januar 1890 abgehaltenen Konferenz von den betheiligten Bahnverwaltungen mit dem Beifügen anerkannt, dass deren Prolongation bis zum Schlusse des Jahres zuzugestehen sei. Einige Oesterreichische Bahnen, welche diese Provision geleistet hatten, allen voran die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, haben dieselbe nicht weiter verlängert, was sie als Transitbahn für die Bezüge aus Ungarn rechtfertigen zu können glauben. Unter Betonung des Umstandes, dass die Ungarischen Bahnen diesbezüglich doch der Produktion und dem Exporte dienen, haben die Spediteure um die Beibehaltung der Provision angesucht, womit sie aber vom Ungarischen Handelsministerium abgewiesen wurden.

Das westliche Europa und die Orientbahnen.

Diese Bahnen können wegen Mangel eines direkten Transportes und einheitlicher billiger Tarife fast gar nicht für den auswärtigen Handel nutzbar gemacht werden, und nehmen die Waaren noch immer grösstentheils den Weg übers Meer. In wiederholten Konferenzen wurde von den betheiligten Bahnverwaltungen diese Frage erörtert, doch erst jüngst bei der anfangs Dezember v. J. in Sofia abgehaltenen Konferenz wurde eine, wie man hoffte, endgültige Einigung erzielt. Bisher war vorzüglich die Bulgarische Bahnverwaltung das Hinderniss gewesen, da sie für den Export ihrer Landesprodukte gewisse Begünstigungen verlangt hatte, welche man ihr nicht gewähren mochte. Jetzt kam man zu einer Verständigung über diesen Punkt, und am 15. Januar sollten die direkten Tarife endlich in Kraft treten. Allein auch diesmal wurden die Erwartungen getäuscht. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Konstantinopel erklärte die in Sofia getroffenen Vereinbarungen als null und nichtig anzusehen, und zwar vorzüglich wegen der den Bulgaren rücksichtlich der Strecke Yamboli-Burgas gemachten Konzessionen. Das Ministerium erklärte, diese Strecke habe nur den Charakter einer Lokalbahn, es könne daher die Gleichstellung derselben mit internationalen Bahnlinien nicht anerkennen. Das Ministerium verbot daher im Bereiche seines Wirkungskreises die Ausführung dieser Konzessionen, worauf die Bulgaren ihrerseits die von ihnen unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit übernommenen Verpflichtung bis auf weiteres ebenfalls nicht ausführen zu können erklärten.

Es ist zu hoffen, dass Oesterreichischerseits ernste Schritte zur Beseitigung dieses Zwischenfalles geschehen, da der Oesterreichische Handel in erster Linie an dem Zustandekommen eines direkten Eisenbahn-Güterverkehres interessirt ist.

Sicherungsanlage bei der Einfahrt in eine Flügelbahn.

Um die Einfahrten der Züge von 2 Zweigbahnen in die Station Dux zu sichern, ferner um bei gleichzeitigem Verkehre von Zügen auf beiden Zweigbahnen immer nur einem Zuge freie Einfahrt zu gestatten und um die Anhaltung des zweiten Zuges in entsprechender Entfernung vor der Station zu ermöglichen, wurde auf beiden Schleppbahnen je ein Semaphor aufgestellt, welcher mit der betreffenden Weiche am Abzweigungspunkte in gewisse Abhängigkeit gebracht ist. Wenn einer dieser Semaphoren auf „erlaubte Einfahrt" gestellt wird, so wird hierdurch die betreffende Weiche verriegelt und kann nicht umgestellt werden, bevor der Semaphor nicht wieder auf „Verbot der Einfahrt" zurückgestellt wurde. Das Stellwerk ist mit den Weichen durch Rohrgestänge verbunden, wogegen die Verbindung der Weichen mit den Semaphoren durch Doppeldrahtzüge hergestellt ist.

Budapester Stadtbahn-Aktiengesellschaft.

Die städtische Finanzkommission hat mit der elektrischen Stadtbahnunternehmung Siemens & Halske einen Vertrag vereinbart, nach welchem sämmtliche Linien im Jahre 1940 in städtisches Eigenthum übergehen und die Hauptstadt bis dahin mit 30 % des über 6 % hinausgehenden Mehrertrages betheiligt wird. Dieser Vertrag soll noch in diesem Monate von der Generalversammlung der hauptstädtischen Repräsentanz genehmigt werden, worauf die Konstituirung der neuen Stadbahn-Unternehmung unter der in der Ueberschrift genannten Firma erfolgt. Die Anglo-Oesterreichische Bank hat die Bildung der neuen Gesellschaft übernommen. Das Aktienkapital ist mit 3 Millionen Gulden fixirt, aufgetheilt in 30 000 Aktien zu 100 fl. Die Konstituirung der Gesellschaft wird binnen kurzem erfolgen.

Wagenmangel im Böhmischen Braunkohlengebiete.

Trotz der fortwährenden Neuanschaffung von Wagen seitens der Bahnverwaltungen ist dieser Mangel noch immer fühlbar. Derselbe wird dadurch verursacht, dass die gesteigerte Nachfrage zum grossen Theile in weit weg vom Produktionsorte gelegenen Gebieten herrscht und demzufolge der Turnus der Wagen ein viel längerer als seither ist. Insolange die

jährliche Mehrförderung hauptsächlich in Sachsen ihren Abzug fand, war natürlich der Wagenturnus ein kürzerer als gegenwärtig, wo namentlich Süddeutschland mit einem doppelt so langen Turnus der Wagen die Mehrförderung aufnimmt. Es wird daher noch eine weitere Vermehrung der Kohlenwagen, aber auch eine Erweiterung der Bahnhöfe in den Grenz- und Uebergangsstationen zur unabweislichen Nothwendigkeit, und in erster Reihe wird der Bahnhof in Bodenbach, ferner die Prag-Duxer Station in Brüx eine wesentliche Erweiterung erfahren müssen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Sturz des Ministeriums Crispi machte keinen Eindruck; auch der Oesterreichisch-Ungarische Tarifkrieg geht einem baldigen Frieden entgegen, dafür war der Wechsel im Oesterreichischen Finanzministerium von entscheidendem Einflusse. Der ausgeschiedene Minister Dunajewski hat auch bezüglich der Bahnwerthe viele Fehler zum Nachtheile des Staates begangen; so hat er aus den Kaiser Franz Josefs- und Kronprinz Rudolfsbahnaktien unkündbare und hypothekarische Obligationen gemacht und bei der Konversion von 300 Millionen Prioritäten versuchte er nicht einige Millionen für den Staat herauszuschlagen. Vom neuen Finanzminister, bisherigen Sektionschef im Justizministerium, Dr. Emil Steinbach, noch ein jüngerer, thatkräftiger Mann, erwartet auch das Bahnwesen viel Erspriessliches. Es stiegen deshalb fast die meisten Bahnaktien: so Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2785), Carl Ludwigbahn (211,50), Nordwestbahn (214,15), Elbethalbahn (220) und Südbahn (129,75), während Staatsbahn (242,25) sich gleich blieb. Die seit lange betriebene Konversion der Prioritäten der Kaschau-Oderberger Bahn verhalf ihren Aktien (173,50) zu einer ziemlichen Nachfrage.

Aus Russland.

Petersburg, den 27. Januar.

Riga-Tuckumer Bahn: Uebergang in Staatsverwaltung infolge Insolvenzerklärung.

In Nr. 88 S. 858 vor. Jahrg. d. Ztg. theilten wir mit, dass auf der Riga-Tuckumer Bahn, welche im wesentlichen nur im Sommer den Personenverkehr zwischen Riga und den Badeorten am Meeresstrande vermittelt, mit dem 1. September 1890 eine Erhöhung der Personentariftaxe in Kraft getreten war. Gegenwärtig liegen uns auch schon die ersten Früchte dieser, mindestens auffallenden Maassregel vor. Es sind nämlich im September 1890 im Vergleich zum Vorjahr rund 10000 Personen und 70000 Pud Güter und im Oktober rund 8000 Personen (für die Güter fehlen uns die Angaben) w e n i g e r befördert worden. Die Antwort des reisenden Publikums ist also sehr präzise erfolgt, wie das übrigens auch gar nicht anders zu erwarten war, da das Publikum sich schon viel zu sehr daran gewöhnt hat, dass ihm die möglichsten Erleichterungen und Bequemlichkeiten geboten werden, nicht aber eine derartige Erschwerung der Benutzung des Verkehrsweges, die ausserdem so ganz und gar gegen die herrschende Zeitströmung läuft. Inzwischen ist übrigens auch die Riga-Tuckumer Bahn und zwar seit dem 1. Januar d. J. in die Verwaltung der Staatsregierung übergegangen. Wir haben schon in der Nr. 88 vor. Jahrg. angedeutet, dass die finanzielle Lage dieser Bahn eine sehr bedenkliche sei. In der Zwischenzeit hat sich denn auch die Katastrophe nicht länger aufhalten lassen, vielmehr erfolgte im November v. J. seitens des zuständigen Gerichtes die Insolvenzerklärung der Gesellschaft und bereits, wie vorangedeutet, am 1. Januar d. J. die Uebernahme der Verwaltung der Bahn für Rechnung der insolventen Gesellschaft, wie solches durch das „allgemeine Statut für die Russischen Eisenbahnen“ vom Jahre 1885 vorgesehen ist, durch die Staatsregierung. Auf Grund des § 142 des vorbezeichneten Gesetzes hat nach Insolvenzerklärung der Gesellschaft die Liquidation derselben zu erfolgen und gemäss § 143 die Staatsregierung die zeitweilige Verwaltung zu übernehmen, welche dann die Bahn selbst ankaufen oder zum öffentlichen Meistgebot bringen kann. Dieser provisorische Zustand darf aber nicht länger als 5 Jahre währen. Nach der Strömung, die augenblicklich maassgebend ist und zur Verstaatlichung strebt, darf es wohl als ganz zweifellos angesehen werden können, dass die Staatsregierung auch diese Bahn endgültig dem Netze der Staatsbahnen einverleiben wird.

Es ist dieses der erste Fall, dass eine Eisenbahngesellschaft in Russland insolvent geworden ist und verdient daher zur Erklärung angeführt zu werden, dass die Gesellschaft ohne alle Unterstützung der Staatsregierung den Bau unternommen und durchgeführt hat. Im weiteren Verlauf des Betriebes wurden der Gesellschaft Darlehen gegen Obligationen vom Staate bewilligt, deren Renten nicht gedeckt werden konnten und so zur Insolvenz der Gesellschaft führten. War dieses die Veranlassung zur Insolvenzerklärung, so darf als zweiter und noch wichtigerer Grund wohl der aufgeführt werden, dass die Gesellschaft nur die eine Hälfte der Bahn bauen konnte, dagegen im Projekte und der Rentabilitätsberechnung vorgesehen war, die Bahn bis zum Hafen nach Windau fortzuführen, während dieselbe gegenwärtig mitten im Lande, etwa 100 Werst von Windau, bei Tuckum endet und daher nur auf den Personenverkehr im Sommer, sowie auf den nicht belangreichen Lokalverkehr angewiesen war, welcher nicht dazu genügte, um neben den Betriebskosten auch die Renten des aufgewandten Baukapitals aufzubringen. Anders hätte sich die Lage der Bahn natürlich gestaltet, falls sie bis zum Hafen fortgeführt worden wäre, denn Windau ist der einzige Ostseehafen, der vollkommen eisfrei ist und ausserdem noch Eigenschaften besitzt, wie solche nur wenigen Häfen eigen sind. Unter solchen Umständen bleibt es unerklärlich, wie es der Gesellschaft nicht geglückt ist, die Staatsregierung für die Fortführung der Bahn bis Windau zu erwärmen, namentlich da ja doch wichtige Staats- und Handelsinteressen durch die Eröffnung eines eisfreien Hafens an der Ostseeküste gefördert worden wären. Vielleicht nimmt die Staatsregierung gegenwärtig selbst den Bahnbau in die Hand, und einem dringenden Bedürfniss des Landes, das mindestens jetzt auf 4 Monate ausschliesslich auf den Hafen von Libau angewiesen ist, würde wohl zweifellos durch die Erschliessung des Hafens Genüge geleistet werden.

Verstaatlichung der Kursk-Charkow-Asower und Libau-Romnyer Bahn.

Nunmehr ist auch der Allerhöchste Befehl vom 24. Dezember 1890 wegen der Verstaatlichung der Kursk-Charkow-Asower Bahn veröffentlicht worden, welcher die folgenden Bestimmungen enthält: 1. der Auskauf der Bahn hat im Jahre 1891 stattzufinden, wobei zur Basis für die Berechnung der Auskaufssumme der Durchschnittsbetrag der Einnahmen der Jahre 1884—1890 zu dienen haben wird. 2. Dem Minister der Verkehrsanstalten wird anheimgestellt, die Uebernahme der Kursk-Charkow-Asower Bahn, wenn möglich, zu Anfang des Jahres 1891 zu bewerkstelligen.

Der übrige Theil des Gesetzes beschäftigt sich mit der formellen Regelung der finanziellen Seite des Geschäftes. Im übrigen kann hier noch bemerkt werden, dass der Uebergang der Bahn in den Besitz der Staatsregierung bereits am 1. Januar d. J. sich vollzogen hat, obgleich eine amtliche Kundgebung bisher noch nicht erfolgt ist.

Wie wir aus guter Quelle erfahren, sind nunmehr auch die Verhandlungen zwischen der Libau-Romnyer Bahn und der Staatsregierung soweit gediehen, dass der Finanzminister die Bedingungen, welche zwischen ihm und der Gesellschaft vereinbart worden sind und die sich wesentlich auf Fixirung des Betrages beziehen, welcher vom Staate für den Ankauf der Aktien zu zahlen sein wird, dem Reichsrath vorgelegt hat. Es ist hiernach, namentlich da das Finanzministerium auch dahin drängt, in kurzem auch der Uebergang dieser 1191 Werst langen Bahn in die Verwaltung des Staates zu erwarten. Damit geht einer der wichtigsten Handelswege für den Getreideverkehr in die Hand des Staates über, was ohne Zweifel von maassgebendem Einfluss auf die Entwickelung des Getreideverkehrs überhaupt, als namentlich auf den Verkehr der konkurrirenden Bahnen werden wird.

Schliessung der Station Sawodskaja-Plattforma.

Mit dem 1. Januar d. J. ist die Station der Ssamara-Slatoustbahn „Sawodskaja Plattforma“ sowohl für den Güter-, als auch für den Personenverkehr geschlossen worden.

Stationsnamen-Aenderung.

Die Station Kamenskaja der Jekatherinen Bahn ist in „Tritusnaja“ umbenannt worden.

Aus der Schweiz.

Verordnung des Bundesrathes, betreffend die Beheizung der Eisenbahnwagen und Wartesäle vom 31. Januar 1891.

1. Die Personenwagen der Eisenbahnen sind, jedenfalls von Anfang Oktober bis Ende April, zu heizen, sobald die äussere Temperatur unter 5° C. sinkt. Vom 1. Dezember bis Ende Februar ist die Heizung ohne Rücksicht auf die Temperatur ununterbrochen durchzuführen und es darf damit nur dann aufgehört werden, wenn während dreier aufeinander folgender Tage und Nächte die Temperatur des Nachts nicht unter 5° C. gesunken ist.
2. Die Temperatur in den geheizten Wagen soll während der Fahrt mindestens 10° und höchstens 18° C. betragen; die normale Temperatur beträgt 14—15° C. Auf den Abgangsstationen hat die Heizung so rechtzeitig zu beginnen, dass bei Abfahrt des Zuges die Wärme in den Wagen nicht weniger als 10° C. beträgt. In allen Wagen sind Thermometer anzubringen.

3. Die gleichen Bestimmungen gelten auch für die Beheizung der Warteräume in den Stationen während der Zeit, wo das Publikum berechtigt ist, sich darin aufzuhalten.

   In den Warteräumen sind ebenfalls Thermometer anzubringen.
4. Die Eisenbahnverwaltungen haben zu Händen des Personals detaillirte Instruktionen über die Handhabung der zur Verwendung gelangenden Wagenheizungseinrichtungen zu erlassen. Desgleichen sollen die Stationen über die Beheizung der Warteräume genaue Instruktionen erhalten.

   Dem Eisenbahndepartement ist von diesen Instruktionen Kenntniss zu geben.
5. Den Eisenbahnverwaltungen wird anlässlich der Bundesrathsbeschluss vom 1. Juli 1889 in Erinnerung gebracht, wonach die vorhandenen Wagenheizungen innerhalb 5 Jahren vom genannten Tage an durch Dampfheizungseinrichtungen ersetzt sein müssen.

Kreisschreiben des Eisenbahndepartements an die Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend Aufstellung der Barrierenwärter bei den Niveauübergängen vom 27. Januar 1891.

Unter Bezugnahme auf den am Schluss des diesseitigen Kreisschreibens vom 15. September 1890 (s. Jahrg. 1890 Nr. 84 S. 823 d. Ztg.), betreffend die Aufstellung der Barrierenwärter an den Niveauübergängen, enthaltenen Vorbehalt, hat die Direktion der Gotthardbahn als Präsidialverwaltung des Schweizerischen Eisenbahnverbandes mit Schreiben vom 19. Dezember 1890 beantragt:

1. die im allgemeinen Reglement für den Signaldienst zugelassene freie Bestimmung der Aufstellung der Barrierenwärter wieder herzustellen, in dem Sinne, dass
2. wenn nicht besondere örtliche Rücksichten die Stellung links erheischen, die Wärter rechts, in der Fahrtrichtung gesehen, sich aufstellen sollen, damit die Kontrole und das Abgeben von Mittheilungen durch das Lokomotiv- und Zugpersonal erleichtert werde, und
3. dass in keinem Falle das Geleise in einer Entfernung von weniger als 200 m vor der Lokomotive des herannahenden Zuges noch überschritten werden dürfe,

mit dem Beifügen, dass die genaue Beobachtung dieser Vorschrift verbunden mit einer strengen Kontrole des Vollzugs für eine genügende Vorkehr zur Beseitigung der im Kreisschreiben vom 15. September 1890 besprochenen Gefahren gehalten werde.

Das Departement steht nicht an, die zu Ziffer 1 dieser Anträge angebrachte Bemerkung als begründet anzuerkennen, dass die unbedingte Forderung, dass die Wärter auf Seite des Wärterhauses stehen sollen, die gleichen Gefahren in sich schliesst, wie sie die Stellung auf der rechten Seite des anfahrenden Zuges mit sich bringt. Es folgt daraus aber nicht, dass nun zu dem letzteren Systeme zurückgekehrt werden müsste, das erwiesenermaassen Anlass zu sehr schweren Unfällen abgegeben hat, die man mindestens ebensosehr dem System, als der Nachlässigkeit der Wärter zuschreiben muss. Vielmehr sprechen jene bedauerlichen Fälle, wo Kinder von Wärtern von den Zügen getödtet oder verletzt worden sind, dafür, dass die Aufstellung auf Seite des Wärterhauses wenigstens in einer wesentlichen Richtung besser geeignet ist, Gefahren vorzubeugen, als diejenige rechts vom anfahrenden Zuge. Das Departement kann sich daher nicht entschliessen, die letztere Aufstellung als allgemeine Regel zuzugestehen, um so weniger, als hiervon grundsätzlich schon bei Aufstellung des Signalreglements abgegangen worden ist. Dagegen will dasselbe nichts dagegen einwenden, dass die Verwaltungen da, wo die örtlichen Verhältnisse es erheischen, von der Regel, dass der Wärter auf Seite des Wärterhauses sich aufstellen soll, abgehen und demselben auf der anderen Seite der Bahn Stellung anweisen, aber in der Meinung, dass die Aufstellung ein für alle Mal fest und nicht von der Fahrtrichtung des herkommenden Zuges abhängig sein soll. Die Abgabe von Mittheilungen durch das Lokomotiv- und Zugpersonal wird damit ebenso gut sich vollziehen, wie bei der Stellung rechts zur Bahn, die ja doch nicht in allen Fällen eingehalten werden könnte. Wenn dann dazu noch das Verbot kommt, dass die Bahn nie in einer Entfernung von weniger als 200 m vor dem anfahrenden Zuge überschritten werden dürfe, so sollten allerdings die zum Schutze der Wärter getroffenen Maassnahmen genügen. — Das Departement ändert demgemäss die am 15. September 1890 getroffenen Maassnahmen in nachstehender Weise ab:

1. Das Wärterpersonal hat, nach rechtzeitiger Schliessung der Barrieren, die Züge im allgemeinen auf Seite des Wärterhauses zu erwarten.
2. Wo örtliche Verhältnisse es erheischen, werden die Bahnverwaltungen dem Wärterpersonal die Stellung auf der anderen Seite der Bahn, in jedem Falle aber unabhängig von der Fahrtrichtung des Zuges, anweisen.
3. In keinem Falle soll das Geleise in weniger als 200 m Entfernung vor der Lokomotive des herannahenden Zuges überschritten werden.
4. Die Verwaltungen sind eingeladen, für die genaue Beobachtung dieser Vorschriften zu sorgen.

Brünigbahn.

Zwischen dem Eisenbahndepartement und der Jura-Simplonbahn als Rechtsnachfolgerin der Bern-Luzernbahn ist ein Uebereinkommen getroffen worden, laut welchem künftig die ganze Bergstrecke Giswyl-Meiringen auch in den Monaten November, März und April befahren werden soll; während der Monate Dezember, Januar und Februar soll jedoch zwischen den Stationen Giswyl und Brienzwiler ein Postomnibusdienst eingerichtet werden.

Aus Belgien.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Die Gesellschaft hat 1. am 1. September 1890 die Linie Brüssel-Haecht (20,71 km), 2. am 12. Oktober 1890 die Linie Paliseul-Bouillon (15,30 km), und 3. am 10. November 1890 die Linie Quiévrain-Roisin (10.20 km) dem Betriebe übergeben.

Für die Nebenbahn von Arlon über Saint Léger und Châtillon nach Ethe hat die Gesellschaft die Konzession erhalten; zum Anlagekapital trägt der Staat 225 000 Frcs. bei, zahlbar in 90 Jahresbeträgen von 8 100 Frcs.

Antrag auf Ermässigung der Kohlenfrachten.

Jüngst wurde im Beisein des Eisenbahnministers in Charleroi eine Versammlung der dortigen Hüttenbesitzer abgehalten, die es sich zum Ziele gesetzt haben, von den Staatsbahnen eine Frachtermässigung für die nach Charleroi bestimmten Erzeugnisse des Kohlenbeckens von Mons zu erlangen. Begründet wird dieser Antrag damit, dass die Eisenwerke und Glashütten von Charleroi gezwungen sind, wenigstens 25% ihres Kohlenverbrauchs aus den gashaltigen Kohlen von Mons zu decken; um so dringender wird aber diese Lage für die Belgische Staatsbahn, als sie sich nach Einführung des neuen Kohlentarifs der Französischen Nordbahn*) durch deren Wettbewerb arg bedroht sieht. Wie sehr der letztere übrigens zu fürchten ist, geht daraus hervor, dass für die Strecke Mons-Charleroi (60 km) nach dem Tarif der Belgischen Staatsbahn 3,40 Frcs. zu bezahlen sind, während nach dem neuen Tarif der Französischen Nordbahn nur 2,80 Frcs. zu entrichten sein würden.

Auf die verschiedenen Wünsche erklärte der Minister etwa folgendes: „Ich werde ihre Anträge prüfen und wünsche Sie in den Grenzen des Möglichen zufrieden zu stellen, das Hüttengewerbe steckt gegenwärtig in einer sehr schwierigen Lage und das Interesse der Eisenbahn ist zu eng mit ihm verknüpft, als dass ich nicht meinen Vortheil aus den mir so klar und vollständig auseinander gesetzten Thatsachen und Angaben ziehen sollte. Aber ausser dem Eisenbahnminister gibt es auch einen Finanzminister und was der erste zu Gunsten der Gewerbe thun will, dessen Verwirklichung erklärt der letztere manchmal in Anbetracht der Einnahmen des Staatsschatzes für unmöglich; denn man kann doch nicht zu einer Steuererhöhung schreiten, um etwaige Eisenbahnausfälle auszugleichen. Meine Stellung ist daher oft sehr schwierig; gerade jetzt, wo die Eisenbahn ihre Heizstoffe sehr theuer bezahlt, bedarf Ihr Gewerbe der dringenden Hilfe seitens der Eisenbahn. Sicherlich muss diese weniger dahin streben, Erträge zu erzielen, als ein Werkzeug zur Beförderung des öffentlichen Wohlstandes zu sein; leider aber werden meine guten Absichten oft durch Ursachen, die nicht von mir abhängen, vereitelt. Zu Zeiten des Wohlstandes verweigert mir das Gewerbe jede Mitwirkung; bei Geschäftsstockungen dagegen verlangt man von der Regierung die Bewilligung ermässigter Tarife, und Sie wissen, dass es sehr schwierig, sogar unmöglich ist, das einmal Bewilligte zurückzunehmen. Ich habe übrigens diese Erwägungen nur angestellt, damit Sie sich überzeugen, dass mir oft die Hände gebunden sind, dass ich oft nicht thun kann, was ich möchte, aber keineswegs um ihre Anträge zurückzuweisen; ich werde von neuem alle Punkte, die Sie mir unterbreitet haben, ernstlich prüfen und mich glücklich schätzen, Ihrem Gewerbe zu Hilfe kommen zu können."

Ausnutzung der Personenwagen.

Bei den heutzutage überall auftretenden Bestrebungen nach Verbilligung der Fahrpreise ist es von Interesse, sich die Ausnutzung der vorhandenen Wagen vor Augen zu halten. Nach dem im Dezember v. J. veröffentlichten Geschäftsbericht der Belgischen Staatsbahnen für 1889 (den wir übrigens in kurzem eingehender besprechen werden) waren im Durchschnitt bei Schnellzügen in I. Klasse von 24 zur Verfügung stehenden

*) Vergl. Nr. 3 S. 24 d. Ztg. Dieser Tarif ist übrigens seitdem durch Entscheidung des Ministers vom 13. Januar d. J genehmigt und am 19. Januar eingeführt worden.

Plätzen nur 7, in II. Klasse von 40 Plätzen nur 14 und in III. Klasse von 50 Plätzen nur 9 besetzt. Bei Personenzügen waren in I. Klasse von 24 Plätzen nur 2, in II. Klasse von 40 Plätzen nur 9 und in III. Klasse von 40 Plätzen nur 12 Plätze besetzt.

Gleichförmigkeit des zwischenstaatlichen Personen- und Gepäckverkehrs.

Nach Mittheilung des „Journal des transports“ hat die Belgische Regierung gemäss den Beschlüssen des im September 1889 in Paris abgehaltenen dritten internationalen Eisenbahnkongresses zum Mai d. J. eine Versammlung nach Brüssel berufen, die auf Grundlage eines von dem Russischen Oberbeamten von Perl aufgestellten Entwurfes den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den verschiedenen Staaten gleichförmig regeln soll.

Der Entwurf behandelt in 27 Artikeln den Zugang zu den Bahnhöfen, die Beziehungen der Beamten zu den Reisenden, die Haltung der Beschwerdebücher und die Regelung der Beschwerden, die Bezahlung und Ausgabe der Fahrkarten, die Zulassung der Reisenden in die Züge, die Aufsicht, das Umsteigen in einen anderen Zug oder in eine höhere Klasse, die Ordnungs- und Polizeimaassregeln, endlich die Verantwortlichkeit der Verwaltungen für Verzögerungen oder Unfälle. Allein reisenden Damen und Rauchern sollen nach Möglichkeit besondere Abtheile vorbehalten und das Rauchen in allen anderen Abtheilen nur unter Zustimmung der Mitreisenden gestattet werden. Als Gepäck bezeichnet der Entwurf jeden zum persönlichen Gebrauch des Reisenden, seiner Familie oder seiner Dienerschaft bestimmten bezw. jeden für die Bedürfnisse oder Bedingungen der Reise dienenden Gegenstand und verlangt für jede Fahrkarte zum vollen Tarif 25, zum halben Tarif 10 kg Freigepäck; die Verantwortlichkeit der Eisenbahn soll sich auf das abgefertigte Gepäck beschränken und die Entschädigungspflicht 7,50 Frcs. für 1 kg nicht übersteigen, doch soll der Reisende durch Zahlung eines bestimmten Betrages einen höheren Werth oder auch sein Interesse an der Lieferung versichern können. Die Entschädigung für Lieferfrist-Ueberschreitung kann indessen nicht höher als beim Verlust sein.

Belgisch-Italienische Eisenbahngesellschaft.

Eine am 19. Dezember 1890 abgehaltene ausserordentliche Hauptversammlung dieser in der Auflösung begriffenen Gesellschaft hat nach Entlastung der mit der Abrechnung betrauten Personen den Abschluss der Abrechnung beschlossen.

Strassenbahnen.

Am 28. November 1890 hat G. van den Berghe die Konzession für eine Strassenbahn von dem Schlachthaus in Antwerpen nach Trois-Coins in Berchem gegen eine jährliche kilometrische Abgabe von 500 im ersten, von 1 500 im zweiten, von 2 500 im dritten Jahrzehnt, von 3 500 in der ersten und von 4 500 Frcs. in der zweiten Hälfte des vierten Jahrzehnts erhalten.

Die Aktiengesellschaft für Belgische Nebenbahnen (Société anonyme des chemins de fer vicinaux belges) in Charleroi hat die Konzession für eine Strassenbahn von dem Ninove- nach dem Schaerbeek-Thore in Brüssel erhalten (vgl. Nr. 69 des Jahrg. 1890 d. Ztg.); eine ausserordentliche Hauptversammlung dieser Gesellschaft hat beschlossen, die im Jahre 1883 begebene 6 % Anleihe von 250 000 Frcs. durch eine neue 5 %, in 45 Jahren tilgbare Anleihe von 500 000 Frcs. zu ersetzen.

Van der Schueren hat die Konzession für eine Strassenbahn vom Nordbahnhofe über den Münzplatz nach dem Südbahnhofe in Brüssel erhalten und für deren Betrieb eine Kommanditgesellschaft mit 200 000 Frcs. Kapital gegründet.

Die Lütticher Strassenbahnen hatten in dem am 30. September 1890 beendeten Betriebsjahre eine Einnahme von 558 036 (551 187) Frcs., eine Ausgabe von 271 974 (260 268) Frcs. und demnach einen Ueberschuss von 286 062 (290 819) Frcs., der die Vertheilung eines Gewinnes von 27 Frcs. an die Antheilscheine und von 9 Frcs. an die Genussscheine gestattete.

Aus Frankreich.

Vorschläge zur Lokalbahngesetzgebung.

Man ist in Frankreich allgemein einig darüber, dass das Lokalbahngesetz vom 11. Juni 1880 unzureichend und mangelhaft ist; die Frage handelt nur davon, was soll an seine Stelle gesetzt werden. Wir haben in Nr. 100 des Jahrgangs 1890 dieser Zeitung die Vorschläge eines hervorragenden Fachmannes, des Generaldirektors Noblemaire, wiedergegeben; jüngst hat ein anderer, nicht minder bedeutender Fachmann, Oberingenieur Felix Martin, Direktor der Südfrankreich-Eisenbahnen, unter dem Titel „Das Nebenbahnwesen in Frankreich“ (Le régime des chemins de fer secondaires en France) eine Abhandlung erscheinen lassen, die ebenfalls die Frage zu lösen versucht. Wir müssen zunächst darauf aufmerksam machen, dass es sich nicht — wie man aus dem Titel schliessen müsste — um Nebenbahnen (d. h. Bahnen zweiter Ordnung, Bahnen untergeordneter Bedeutung oder „Sekundärbahnen“) handelt, sondern um Lokalbahnen (d. h. Bahnen dritter oder vierter Ordnung).

Die Abhandlung beschäftigt sich im wesentlichen mit der Spurweite, der Bildung der Gesellschaften, sowie dem Bau und Betriebe. Sowohl auf Grund persönlicher Erfahrungen als auch der Arbeiten seiner Vorgänger, besonders Sartiaux und Banderali, gibt der Verfasser der Meterspur den Vorzug vor den Spurweiten von 75 und 60 cm und begründet dieses Urtheil zu Gunsten der Meterspur 1. mit der Möglichkeit, Wagen von 10 t Tragfähigkeit zu verwenden und dadurch das todte Gewicht von 62 bis 65 %, die es bei Wagen von 5—6 t ausmachen würde, auf 36 oder 38 % zu ermässigen; 2. mit der Herabdrückung der Ausgaben für Fahrbetriebsmittel bei Wahl von 10 t-Wagen, da eben der Preis des Wagens nicht entsprechend seiner Tragfähigkeit wächst, sondern hauptsächlich von der Handarbeit abhängt und diese bei einem Wagen von 6 t fast dieselbe ist, wie bei einem solchen von 10 t; 3. mit der grösseren Widerstandsfähigkeit der Züge; endlich 4. mit der Möglichkeit, genügend kräftige Maschinen zu verwenden, um Züge von 80 t über sehr starke Steigungen, wie sie bei Lokalbahnen nicht selten sind, zu schleppen.

In dem von der Bildung der Gesellschaften handelnden Abschnitt bemängelt der Verfasser zunächst das Gesetz von 1880, weil es den Gemeinden und Departements das Konzessionsrecht für Lokalbahnen einräumt und der Regierung nur die Gemeinnützigkeitserklärung vorbehält. Infolge dessen hätten bisweilen die Generalräthe unter der Einwirkung örtlicher Vorurtheile Linien konzessioniren können, deren Bestimmung es war, mit den Hauptbahnen in Wettbewerb zu treten; dies sei der Grund für deren Misstrauen, für ihr Uebelwollen und für den Kampf, der nicht immer zum Nachtheil der Hauptbahn endige. Martin wünscht daher, dass die Konzessionen auch für Lokalbahnen lediglich vom Staate ertheilt würden und den Generalräthen nur das Vorschlagsrecht zustehe.

Der Hauptpunkt bei Bildung der Gesellschaft ist die Beschaffung des Kapitals. Das Gesetz von 1880 schreibt vor, dass das Kapital höchstens zur Hälfte aus Schuldverschreibungen bestehen darf; Noblemaire hatte verlangt, dass es lediglich durch Antheilscheine aufgebracht werde, wofür er u. a. als Grund angibt, dass es keine vorwurfsfreie Geschäftsführung sei, für die Anleihen ein noch nicht vorhandenes Reinerträgniss zum Pfande zu setzen. Martin wendet dagegen ein, dass dieser Reinertrag, dieses Pfand thatsächlich vorhanden ist und durch die Zinsengewähr gebildet wird; es sei sehr zu wünschen, dass man — während die grossen Gesellschaften ihr Kapital hauptsächlich durch Schuldverschreibungen und nur zu einem ganz geringen Bruchtheil durch Antheilscheine beschaffen — den Lokalbahnen nicht länger die Hälfte als Regel vorschreibe. Die Hauptfolge dieser Bestimmung besteht darin, ihnen die Beschaffung ihres Kapitals schwierig zu machen, so dass sie glücklich sind, es zu 5 % bekommen zu können.

Von den verschiedenen Arten der Bauausführung, die sämmtlich ihre Vor- und Nachtheile haben, erscheint Martin die Ausführung durch den Konzessionsinhaber unter Mitwirkung der Staatsverwaltung am annehmbarsten; zwar ist jene Mitwirkung oft die Veranlassung zum Hader, aber auf diese Weise wird die Verdingung vermieden, die heutzutage für die Fabrikanten meistens nur eine Gelegenheit ist, um sich zu vereinigen und die Kurse in die Höhe zu schrauben.

Bezüglich der Betriebsverhältnisse bemängelt Martin die entsetzliche Regellosigkeit der jetzigen Formen, von denen manche zu dem erstaunlichen Ergebniss führen, dass, während sich die Lasten des Staates mit steigender Einnahme vermindern, diejenigen des Departements sich vermehren; er verlangt daher die gemeinsame Bürgschaft des Staates und Departements, sowie die Theilung des Reinertrages unter die gewährleistenden Theile und den Konzessionsinhaber.

Auf diese Weise verspricht sich der Verfasser beim Bau der noch herzustellenden 12 000 km Lokalbahnen eine Ersparniss von wenigstens 300 000 000 Frcs.

Die Betriebsergebnisse der Lokalbahnen im 1. Halbjahr 1890.

Am 30. Juni 1890 hatte das Französische Lokalbahnnetz eine Länge von 3 012 km (einschl. 41 km Gemeinschaftsstrecken mit den Hauptbahnen) gegen 2 662 km zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres; 148 km Lokalbahnen wurden von den grossen Gesellschaften betrieben.

Von den im Laufe des Jahres 1889/90 dem Betriebe übergebenen 350 km entfallen 124 km auf die Allgemeine Gesellschaft für volkswirthschaftliche Bahnen (Chantelle-Bézenet, Péronne-Ham, Fricourt-Rosières und Blaye-Saint-André-de-Cubzac), 39 km auf die Departementseisenbahn-Gesellschaft (Condetz-La Ferté-sous-Jouarre und Angoulême-Rouillac), 91 km auf die Lokalbahn-Gesellschaft des Departements Landes (Mor-

cenx-Mézos-Uza und Sabres-Mimizan), 48 km auf die Regionalbahn-Gesellschaft der Rhonemündungen (Eyguières-Meyrargues), 30 km auf die Südfrankreicheisenbahn-Gesellschaft (Saint-Raphaël-Cogolin-Saint-Tropez), endlich 18 km auf die Baugesellschaft von Batignolles (Riom-Volvi).

Das Anlagekapital ist erst für 2 971 km der Ende Juni 1890 eröffneten Linien bekannt und beträgt im ganzen 341 173 000 Frcs. bezw. 114 000 Frcs. auf 1 km, während am 30. Juni 1889 für 2 621 km 311 520 000 Frcs., also 118 000 Frcs. auf 1 km, an Anlagekapital aufgewendet waren.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich im ersten Halbjahr 1890 auf 6 145 000 Frcs. gegen 5 619 000 Frcs. im gleichen Zeitraum des Vorjahres oder unter Zugrundelegung einer mittleren Betriebslänge von 2 997 bezw. 2 533 km auf 1 km Betriebslänge berechnet 2 056 Frcs. in 1890 gegen 2 218 Frcs. in 1889. Die einträglichste Linie war die nur 1 km lange Bahn von Langres-Marne nach Langres-Stadt mit 27 524 Frcs.; es folgt die Linie Rouen-Petit-Quevilly mit einer kilometrischen Einnahme von 14 307 Frcs. und Bayonne-Biarritz mit einer solchen von 8 705 Frcs. Dagegen haben bei 1 983 km Lokalbahnen die kilometrischen Einnahmen 2 000 Frcs. im halben Jahre nicht erreicht.

Die Ausgaben sind für 1890 nur von 2 831 km angegeben und betragen 5 794 000 Frcs., während sie sich 1889 bei 2 366 km auf 4 980 000 Frcs. beliefen. Auf 1 km Betriebslänge entfallen demnach 2 047 Frcs. in 1890 und 2 105 Frcs. in 1889.

Wie sehr aber das Französische Lokalbahnwesen der Neuordnung bedarf, zeigt der Reinertrag; während im ersten Halbjahr 1889 sich wenigstens noch ein geringer Ueberschuss der Einnahmen von 189 000 Frcs. (auf 2 366 km) oder von 80 Frcs. auf 1 km Betriebslänge ergab, zeigt der Abschluss für das erste Halbjahr 1890 einen Ueberschuss der Ausgaben oder Verlust von 37 000 Frcs. (auf 2 831 km) bezw. von 13 Frcs. auf 1 km Betriebslänge. Erklärlich wird dieses trostlose Ergebniss, wenn man erfährt, dass nur 1 026 km ihre Betriebskosten zu decken imstande sind, während bei 1 805 km die Einnahmen nicht einmal zur Bestreitung der Betriebsausgaben ausreichen.

Die Einnahmen der Hauptbahnen im Jahre 1890.

Die jetzt vorliegenden Einnahmeausweise der Französischen Bahnen für 1890 sind mit lebhafter Spannung erwartet worden, weil man begierig war zu erfahren, ob sich die Einnahmen auf der Höhe des durch die Weltausstellung aussergewöhnlich begünstigten Jahres 1889 erhalten würden. Die Ausweise für das erste Halbjahr 1890 riefen auch bereits lebhaftes Frohlocken hervor, weil sie gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres eine Mehreinnahme von 21 865 000 Frcs., an der sämmtliche Netze betheiligt waren, zeigten. Die hierdurch geweckten Hoffnungen haben sich indessen nicht erfüllt, indem die Einnahmen des ganzen Jahres von 1 110 046 266 Frcs. in 1889 trotz Erhöhung der Betriebslänge um 192 km auf 1 106 464 855 Frcs. in 1890 bezw. — auf 1 km Betriebslänge berechnet — von 34 257 auf 33 644 Frcs. zurückgegangen sind. Mehreinnahmen haben nur die Staatsbahnen, das Hauptnetz der Mittelmeerbahn-Gesellschaft und die Südbahn-Gesellschaft erzielt, doch waren sie nicht hinreichend, um die Rückgänge der übrigen Netze auszugleichen. Nähere Angaben über diese Verhältnisse enthält die folgende Uebersicht; doch stehen die Einnahmen der Nordbahn für 1890 noch nicht genau fest und in den Angaben der Orléansbahn sind auch die Linien des Departements der Sarthe mitberücksichtigt.

Bahnnetz	Betriebslänge		Betriebseinnahmen	
	1890 km	1889 km	1890 Frcs.	1889 Frcs.
Staatsbahn	2 658	2 629	35 848 835	34 747 217
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn: Hauptnetz	8 183	8 074	343 270 679	341 313 975
Mont-Cenislinie	133	133	4 842 951	5 110 670
Nordbahn	3 599	3 590	186 199 100	187 341 078
Westbahn	4 714	4 714	140 739 790	144 998 800
Orléansbahn	6 122	6 095	165 273 359	167 881 786
Ostbahn	4 513	4 509	140 042 919	140 995 081
Südbahn	2 965	2 951	90 247 352	87 657 659
zusammen	32 887	32 695	1 106 464 985	1 110 046 266

Aus Nordamerika.

Statistik des Bundesverkehramtes.

Die im Jahre 1890 erschienene Statistik des Bundesverkehrsamtes, betreffend das am 30. Juni 1889 beendete Berichtsjahr, ist insofern von hohem Werthe, weil sie uns Einblicke in die Verhältnisse des Eisenbahnwesens thun lässt, die uns bisher in diesem Umfange nicht möglich waren. Wir greifen aus der Fülle des Stoffes 3 sehr lehrreiche Zahlengruppen heraus, von denen die erste die Bauverhältnisse, die zweite die Ausrüstung mit Fahrbetriebsmitteln und die dritte die Ertragsfähigkeit zeigen soll.

Die Länge betrug Ende Juni 1889 157 758 83 Meilen, während die Gesammtheit der Geleise (einschl. der Doppel-, Verschubs-, Ausweiche-, und Anschlussgeleise) sich auf 200 949,75 Meilen beläuft. Von den vorhandenen 40 600 Brücken sind 17 042 aus Holz, 8 185 aus Stein, 11 838 aus Eisen, endlich 3 535 aus Holz und Eisen hergestellt. Tunnel sind 649 mit einer Gesammtlänge von 608 012 Fuss vorhanden.

Die Ausstattung mit Fahrbetriebsmitteln nebst den getroffenen Sicherheitsvorkehrungen zeigt die folgende Uebersicht:

Bezeichnung der Fahrbetriebsmittel	Anzahl	davon sind mit selbstthätigen Kuppelungen versehen Anzahl	davon sind mit selbstthätigen durchgehenden Bremsen versehen Anzahl
Personenzug-Lokomotiven	8 079	178	7 706
Güterzug- „	15 140	44	8 743
Verschubs- „	4 016	—	1 366
Andere „	1 801	—	180
Gesammtzahl	29 036	222	17 995
Personenwagen	25 665	23 348	23 540
Güterwagen	854 031	46 644	66 513
Dienstwagen	31 657	440	1 965
Schnellzugswagen	49 766	1 867	1 457
Gesammtzahl	961 119	72 299	93 475
Gesammtausrüstung (einschl. der Leihwagen	1 097 591	80 510	128 159

Die Verzinsung des Anlagekapitals (Antheilscheine und Schuldverschreibungen), wie sie die folgende Uebersicht zeigt, wirkt einfach niederschmetternd; weit über die Hälfte der Antheilscheine und fast ein Viertel der Schuldverschreibungen sind ohne jeden Ertrag. Wenn auch nicht ausschliesslich, so tragen doch im wesentlichen der ungezügelte Wettbewerb und die erbitterten Tarifkriege hieran die Schuld.

Zinsfuss des gezahlten Gewinns	Antheilscheine		Schuldverschreibungen	
	Betrag des verzinsten Kapitals D.	Hundertheile vom Gesammtkapital	Betrag des verzinsten Kapitals D.	Hundertheile vom Gesammtkapital
0	2 621 439 792	61,67	775 851 795	18 19
unter 1	82 999 600	1,95	24 125 836	0.56
1—2	62 168 441	1 46	47 998 840	1.13
2—3	102 729 300	2 42	88 341 990	2 07
3—4	118 554 833	2,79	297 371 502	6,97
4—5	309 367 995	7,28	594 977 208	13,95
5—6	387 450 453	9.11	1 095 170 534	25.66
6—7	182 103 482	4 28	835 871 605	19,59
7—8	187 724 246	4 41	437 599 649	10.26
8—9	101 970 652	2 40	28 955 800	0,67
9—10	5 409 510	0.13	13 098 500	0.30
10—11	66 693 375	1,57	28 134 600	0,65
11 und darüber	22 579 040	0 53	—	—
Gesammtzahl	4 251 190 719	100,00	4 267 647 859	100 00

Ausdehnung der Expresslinien.

Nach der „Express Gazette“ hatten die Netze der verschiedenen Expressgesellschaften am 1. Oktober 1890 folgende Ausdehnungen: 1. Adams Express = 24 330 Meilen, 2. American Express (einschl. Western Division National Express) = 38 730 Meilen, 3. National Express = 1 369 Meilen, 4. Northern Pacific Express = 5 058 Meilen, 5. Pacific Express = 21 042 Meilen, 6. Southern Express = 21 740 Meilen, 7. United States Express = 21 345 Meilen und 8. Wells, Fargo & Co.'s Express = 22 801 Meilen.

Verschiedenes.

Dieser Nummer der Zeitung liegt ein **Prospekt der Landkartenhandlung Artaria & Co. in Wien** bei, betreffend die von derselben verlegten Kartenwerke und zwar: 1. die von der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen herausgegebene „Uebersichtskarte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie", 2. die „Eisenbahn- und Postkommunikationskarte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern" und 3. die „Grosse Tapetenwandkarte von Mitteleuropa", auf welchen wir mit dem Bemerken hinweisen, dass unsererseits die zu 1 und 2 aufgeführten Werke bereits in Nr. 11 S. 123, Jahrgang 1890 bezw. Nr. 3 S. 29, Jahrgang 1891 der Zeitung eingehend besprochen worden sind.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Der bisherige Name unserer Station Saraorce der Linie Semendria-Velika Plana wurde seit 24. Januar / 5. Februar 1891, mit Bewilligung des Kgl. Serb. Bautenministeriums, in den Namen „Lozovik" umgeändert. (288)

Die Direktion der Kgl. Serb. Staatsbahnen.

2. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Der am 27/1. l. J. auf der Lokalbahn Hadikfalva-Radautz wegen Schneeverwehung eingestellt gewesene Verkehr wurde am 29/1. l. J. wieder aufgenommen.

Wien, am 2. Februar 1891. (289)

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. Württ. Staatseisenbahnen. Vom 19. bis einschliesslich 28. Januar d. J. musste infolge von Eisbildung auf dem Bodensee der Trajektverkehr zwischen Friedrichshafen und Bregenz, sowie zwischen Friedrichshafen und Romanshorn eingestellt werden.

Stuttgart, den 7. Februar 1891. (290)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen,
Betriebsabtheilung.
Balz.

4. Güterverkehr.

Im Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehr finden vom 1. d. Mts. an auch direkte Ausnahmefrachtsätze für Griffel, Märbel und Schiefertafeln in Ladungen von 10 t im Verkehr zwischen Lehesten und den Nord- bezw. Ostseehafen-Stationen Anwendung.

In Wegfall kommen die bisher gültigen Frachtsätze für ordinäres Packpapier und Holzstoffpappe im Verkehr der Stationen Cham, Furth i. W. und Gotteszell, ausserdem für die Stationsverbindungen Eisenstein, Ludwigsthal, Regen und Zwiesel mit Harburg und Hamburg H., weil die ordentlichen Sätze des Spezialtarifs A 2 sich niedriger stellen.

Hannover, den 9. Februar 1891. (291)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreich-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Einführung direkter Sätze für Holz.) Am 1. März 1890 kommen im Verkehre zwischen den Stationen Janovic und Neuern der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Leipzig (Thür. Bhf.) des Direktionsbezirks Erfurt andererseits direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Holz des Spezialtarifs III) zur Einführung.

Nähere Auskunft über die Höhe dieser Sätze ertheilen die betheiligten Verbandsverwaltungen und Stationen.

Magdeburg, den 9. Februar 1891. (292)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. März d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Koks von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach Stationen:

a) der Kaschau-Oderberger und Ungarischen Staatseisenbahn und
b) der Ungarischen Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft

an Stelle der bisherigen bezüglichen Tarife je ein neuer Ausnahmetarif mit fast durchweg ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Die im Anhang des bisherigen unter a) genannten Tarifes enthaltenen ermässigten Koksfrachtsätze bleiben bezüglich derjenigen Stationen der Ungarischen Staatseisenbahnen, welche in den Anhang des neuen Tarifes nicht wieder aufgenommen sind, noch bis zum 31. März d. J. in Gültigkeit.

Druckabzüge der neuen Tarife sind von unseren betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 9. Februar 1891. (293)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privat-Eisenbahnen. Am 1. April d. J. tritt ein Ausnahmefrachtsatz für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriquets von 0,29 *M.* für 100 kg von Beutersitz nach Gross-Lichterfelde a. d. Bahn Berlin-Halle in Kraft. Mit dem gleichen Tage wird der für die vorgenannten Artikel bestehende Ausnahmefrachtsatz von Bitterfeld nach Gross-Lichterfelde a. d. Bahn Berlin-Halle von 0,27 *M* für 100 kg auf 0,29 *M.* erhöht.

Erfurt, den 8 Februar 1891. (294)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Februar 1891 tritt zu dem Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Stationen des Bezirks Bromberg einerseits und Stationen der westlichen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. August 1889 der zweite Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält einzelne Ergänzungen der Vorbemerkungen des Tarifs, sowie ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Alexandrowo des Bezirks Bromberg.

Druckstücke des Nachtrages sind durch die Fahrkarten-Ausgabestellen zu beziehen.

Bromberg, den 3. Februar 1891. (295)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr Elsass-Lothringen-Frankreich. Für die Beförderung roher Baumwolle in Ballen von Französischen Nordseehäfen nach verschiedenen diesseitigen Stationen tritt am 15. Februar 1891 ein Tarif in Gültigkeit. Derselbe ist von unserer Drucksachen-Kontrole unentgeltlich zu beziehen. Weitere Auskunft ertheilt das Verbands-Abrechnungsbüreau hier.

Strassburg, den 7. Februar 1891. (296)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. kommen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für rohe Bergprodukte und Kieserit von Aschersleben, Egeln, Schönebeck und Stassfurt nach Lübeck, Rostock und Wismar zur Aufhebung.

Die für diese Artikel bei demnächstiger Berechnung der Sätze des Ausnahmetarifs 21 für Düngemittel etc. eintretenden Frachterhöhungen betragen für Aschersleben und Egeln mit Lübeck und Wismar 4 *M.*, für Schönebeck-Wismar 1 *M.*, für Stassfurt-Wismar 4 *M.* und für Stassfurt-Lübeck 5 *M.* für 10 000 kg.

Hannover, den 14. Februar 1891. (297)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Steinkohlen- etc. Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover etc. Mit dem 10. d. Mts. tritt für die Beförderung von Steinkohlen etc. zwischen Station Wellendorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover und Station Osnabrück K. M. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rrh.) ein Ausnahmefrachtsatz von 0,11 *M.* für 100 kg in Kraft.

Köln, den 9. Februar 1891. (298)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsischer Lokalgüterverkehr und Preussisch-Sächsische Wechselverkehre. Am 15. Februar 1891 tritt folgende Spezialbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements in Kraft:

Bei Aufgabe in Wagenladungen wird gemünztes Geld auch in dichte Säcke verpackt gegen Hinterlegung des im § 47 des Betriebsreglements vorgeschriebenen Reverses zur Beförderung zugelassen.

Im übrigen finden auf diese Sendungen die allgemeinen Zusatzbestimmungen unter II zu § 48 B 2 des Betriebsreglements im Deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, ebenfalls Anwendung.

Dresden, am 9. Februar 1891. (299)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahn-Verband. Einführung eines neuen Tarifes. Am 1. April 1891 tritt der Tarif, Theil II — Heft F, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes für den direkten Transport von Eilgütern und gewöhnlichen Gütern zwischen einigen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn untereinander, ferner zwischen diesen Stationen (einschliesslich Tetschen und Wisocan der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn) einerseits und Stationen der

1. K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn (einschliesslich Komotau [B. E. B.] und Bilin [K. K. St. B.]),

2. K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn,
3. K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn,
4. K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn (Strecke Wschetat Priwor bis Tetschen) und
5. priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Strecke Bubenc bis Bodenbach)

andererseits in Kraft, durch welchen die bezüglichen, für die gleichen Relationen gültigen Frachtsätze der Tarife, Theil II — Heft 3, bezw. Theil II — Heft 5, des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Januar 1888, resp. 1. Oktober 1888 ersetzt werden.

Dieser Tarif wird rechtzeitig bei der gefertigten Verwaltung zu erhalten sein.

Prag, am 9. Februar 1891. (300)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Ludwigs - Eisenbahn - Gesellschaft. Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs - Eisenbahn - Gesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1890 auf 36 *M.* für jede Aktie festgesetzt, was mit dem Bemerken bekannt gegeben wird, dass dieselbe vom 16. d. Mts. ab bei dem Bankhause der Herren Carl Conrad Cnopf & Sohn hier Vormittags von 9—12 Uhr und Nachmittags von 2—4 Uhr gegen Abgabe der auf 30. Juni 1890 und 1. März 1891 verlautenden (nebeneinander befindlichen) Kupons, welche ungetrennt eingereicht werden wollen, erhoben werden kann.

Nürnberg, am 12. Februar 1891. (301)
Das Direktorium.
Ley.

Verloosung. Am 2. Januar 1891 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874 ausgeloost worden:

à 3000 *M.*: Nr. 117 160 260 290 377 389 455 501 550 618 620 748 835 857 1035 1062.

à 1500 *M.*: Nr. 1115 1258 1269 1470 1534 1693 1699 1843 1882 1907 1923 2033 2034 2035 2050 2209 2289 2314 2342 2345 2389 2427 2432 2460 2496 2522 2574 2585 2619 2725 2740 2742 2767 2793 2832 2847 2854 2894 2897 2915 2972 3171 3226 3255 3278 3337 3378 3413 3436 3493.

à 300 *M.*: Nr. 3603 3890 3902 3961 3964 4089 4193 4240 4330 4478 4648 4665 4673 4693 4719 4806 4848 4908 4930 5011 5034 5090 5120 5140 5226 5239 5289 5380 5711 5712 5789 5790 5834 5846 5922 5997 6085 6483 6634 6669 6746 6876 6971 6984 7088 7145 7164 7166 7259 7659 7681 7876 7878 8104 8130 8160 8249 8323 8372 8421 8703 8768 8792 9037 9189 9217 9454 9483 9493 9605 9886 9967 10023 10059 10265 10282 10578 10766 10879 10904 10938 10963 11011 11196 11212 11229 11281 11282 11324 11402 11409 11467 11569 11638 11698 11701 11765 11798 11832 11843 11901 12002 12032 12042 12052 12240 12248 12337 12421 12432.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe II Nr. 14 bis 20 und Anweisungen sind vom 1. April 1891 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen. Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 7. Januar 1891. (302)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Die Lieferung von:

202,8 t Universaleisen,
234,4 t ⊤-Eisen,
85,9 t ⊏-Eisen,
194,7 t ∟-Eisen und
42,4 t Blechen, Eisen-

soll im Wege öffentlicher Verdingung vergeben werden.

Hierzu wird ein Termin auf Dienstag, den 24. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserem Direktionsgebäude anberaumt.

Angebote, mit der Aufschrift „Angebot auf Walzeisen" versehen, sind verschlossen bis zur Terminstunde an uns einzureichen.

Nachweisungen und Lieferungsbedingungen können gegen Einsendung von 50 ₰ von uns bezogen werden.

Der Zuschlag wird spätestens am 2. März d. J. ertheilt.

Oldenburg, den 8. Februar 1891. (303 B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 3 Stück Luftheizapparaten für Personenwagen, System der Schweizerischen Industriegesellschaft, nebst allem Zubehör ist zu vergeben. Angebote sind bis zum 28. Februar d. J. bei der unterzeichneten Dienststelle einzureichen. Bedingungen und Zeichnung sind ebendaher zu beziehen.

Giessen, den 10. Februar 1891. (304)
Der Grossherzogliche Maschinenmeister
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Main - Neckar - Bahn. Die Lieferung von 1000 t Lokomotivkohlen (beste gemischte Förderkohle mit ungefähr 50 % Stücken nicht unter Faustgrösse) soll durch öffentliche Submission vergeben werden. Zu liefern sind wöchentlich 25 Doppelwagen zu je 10000 kg. Die für diese Lieferung maassgebenden Bedingungen sind von unserem Sekretariat gegen portofreie Anfrage für 40 ₰ erhältlich.

Angebote mit der Aufschrift:
„Lokomotiv-Kohlenlieferung für die Main-Neckar-Bahn betreffend"
sind bis zum 20. l. Mts., 11 Uhr Vormittags portofrei an uns einzusenden. Dieselben sollen versiegelt sein und enthalten:

1. den Preis pro Tonne frei Waggon-Zeche,
2. die Zechenfracht,
3. die Fracht bis Darmstadt M. N. B.,
4. Nachweise über die Heizkraft der Kohle.

Die Beförderung soll, sofern über Frankfurt dieselben Frachtsätze wie über eine andere Linie hierher bestehen, über Frankfurt und Main-Neckar-Bahn stattfinden.

Zu der angegebenen Zeit wird die Eröffnung der Angebote in unseren Geschäftsräumen dahier stattfinden und sind die Bewerber eingeladen, derselben anzuwohnen.

Darmstadt, den 9. Februar 1891. (305)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Landkartenhandlung Artaria & Co. in Wien bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 14. 1891.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 18. Februar 1891.

Inhalt:

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

Einleitung.

Es ist wiederholt in dieser Zeitung auf die Bedeutung der Güterbewegung auf den Eisenbahnen nach Waarengattungen und Verkehrsrichtungen sowie auf den Nutzen hingewiesen worden, welchen eine genaue und umfassende Statistik für die Beurtheilung der wirthschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahnen sowohl den letzteren wie den betheiligten Verkehrsgebieten gewährt.*) Es sind auch, wie uns bekannt, viele verdienstvolle Arbeiten, welche sich die Behandlung des sehr reichen Materials zur Aufgabe gestellt haben, in dieser Hinsicht zu verzeichnen; allein die gewonnenen Resultate erscheinen zumeist in dem Rahmen tabellarischer Uebersichten, aus welchen sich die Bewegung des ganzen Güterverkehrs, einzelner Frachtartikel für grössere Gebiete oder in engeren Bezirken oder für einzelne Richtungen nicht mit jener Klarheit ergibt, welche den graphischen Darstellungen eigen ist. Zu den letzteren gehört das seit einigen Jahren im Auftrage des Königlich Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt bearbeitete kartographische Werk**), welches soeben (als V. Jahrgang) für das Jahr 1889 erschienen ist und die Bewegung bestimmter Artikel (Braunkohlen, Steinkohlen, Weizen, Roggen, Mehl, Roheisen und Façoneisen) graphisch zur Anschauung bringt.

Für die Artikel: Weizen, Roggen, Mehl und Façoneisen ist die bisherige Form der Darstellung beibehalten worden, welche bereits im vorigen Jahrgang dieser Zeitung besprochen wurde***); dagegen ist bei den Artikeln: Braunkohlen, Steinkohlen und Roheisen der Versuch gemacht worden, die graphische Behandlung noch vollständiger durchzuführen.

Bei den erstgenannten Artikeln ist der Versand und Empfang der statistischen Verkehrsbezirke nur im ganzen — durch Quadrate, deren Grösse den beförderten Mengen entspricht, — zur Anschauung gebracht und dabei — in Ziffern — ersichtlich gemacht, wieviel nach den einzelnen Bezirken aus jedem andern Bezirk ging. Die graphische Form der Darstellung war daher nur zum Theil zur Anwendung gekommen.

*) Vergl. Nr. 11 des Jahrg. 1890 d. Ztg.

**) Graphische Darstellung der Beförderung einiger Frachtartikel in den Verkehrsbezirken der Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1889. V. Jahrgang. — Bearbeitet im Auftrage des Königlich Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt. — Leipzig, Kommissionsverlag von F. A. Brockhaus. Preis des ganzen Werks 10 ℳ, für die Einzelkarten 2 ℳ.

***) Vergl. Nr. 11 des Jahrg. 1890 d. Ztg.

Die Vereinigung mehrerer statistischer Bezirke zu grösseren Gruppen, wie dies bei der Darstellung der Artikel: Braunkohlen, Steinkohlen und Roheisen geschehen ist, kann insofern als eine wesentliche Verbesserung bezeichnet werden, als beispielsweise für die Steinkohlen jetzt der Versand der verschiedenen Bergwerksreviere im ganzen vorgeführt wird; denn bei der statistischen Beurtheilung dieses Artikels kommen die Bergwerksreviere und nicht die einzelnen Bezirke der Güterbewegungsstatistik, in welchen die Reviere liegen, in Betracht. Wenn daher die Gewichtsmengen, welche aus den einzelnen Verkehrsbezirken der Statistik versandt sind, z. B. die gelegentlichen, im Handel vorkommenden Versendungen von Steinkohlen ausserhalb der Bergwerksreviere, nicht mehr in allen Fällen aus den Karten zu entnehmen sind, so verschwindet diese Lücke gegenüber dem Vortheil, welchen der jetzt gegebene Ueberblick über den Absatz des ganzen Bergwerksreviers gewährt.

In gleicher Weise, wie bei den Steinkohlen, sind auch bei den Braunkohlen und bei dem Roheisen aus mehreren Verkehrsbezirken Gruppen gebildet, in welchen für diese Artikel gleiche Förderbedingungen bestehen.

Zur Erläuterung der Darstellungen wird insbesondere für diejenigen unserer Leser, welchen dieses Kartenwerk noch unbekannt ist, noch folgendes bemerkt:

Auf den Karten wird die geographische Lage und Abgrenzung der einzelnen „Verkehrsbezirke“, in welche Deutschland und das umgebende Ausland für die Zwecke der Güterbewegungsstatistik eingetheilt ist, ersichtlich gemacht. Die Bezirke sind mit ihren Ordnungsnummern bezeichnet und die zu denselben gehörigen Gebiete aus dem beigedruckten Verzeichniss der Verkehrsbezirke genauer zu entnehmen. Die von den einzelnen Bezirken abgesandten bezw. dort angekommenen Mengen sind an der betreffenden Stelle — oder wo der Raum nicht ausreichte, am Rande der Karte — in der Weise eingetragen, dass in den Bezirken des Deutschen Reichs der ganze Versand und Empfang derselben, in den Bezirken des Auslandes nur der Versand und Empfang nach und aus Deutschland erscheint.

Die Gewichtsmengen sind übereinstimmend mit der Güterbewegungsstatistik in Tonnen (1 t = 1 000 kg), jedoch unter Weglassung der in letzterer berücksichtigten überschiessenden halben Tonnen angegeben. Um eine Ueberfüllung der Karten zu vermeiden, sind die Mengen von weniger als 100 t, welche für die allgemeine Betrachtung eine geringere Bedeutung haben, weggelassen.

In der Angabe und Darstellung der Beförderungsmengen weichen die neuen Karten von denen, bei welchen die alte Form beibehalten ist, ab.

In letzteren ist die innerhalb des Verkehrsbezirks beförderte Gewichtsmenge — in den Karten mit V i. B. (Verkehr im Bezirk) bezeichnet — in hellroth schraffirten Quadraten, der Versand nach den anderen Bezirken — in den Karten als V bezeichnet — in dunkelroth schraffirten Quadraten, der Empfang aus den anderen Bezirken — in den Karten E — in schwarz schraffirten Quadraten veranschaulicht; ausserdem ist der Versand nach jedem und der Empfang aus jedem andern Bezirk in Ziffern eingetragen.

Dagegen ist in den neuen Karten der Gesammtversand jedes Fördergebiets durch Quadrate dargestellt, welche in verschiedenen, die Fördergebiete bezeichnenden Farben hell schraffirt sind, während der Verkehr innerhalb der Fördergebiete durch kleinere, dunkel schraffirte Quadrate im Rahmen der grösseren Quadrate hervorgehoben wird. Der Empfang aus jedem Fördergebiete ist in den Grenzen der einzelnen Verkehrsbezirke durch Quadrate in den Farben desselben ersichtlich gemacht.

Zur Vergleichung ist wiederum in den nach der älteren Form ausgeführten Karten bei den Gesammtverkehrsmengen die Ziffer des Vorjahres aufgeführt, bei den nach und von den einzelnen Bezirken beförderten Mengen dagegen (wegen Raummangels) nur durch ein +, — oder ± angedeutet, ob gegen das Vorjahr ein Zuwachs bezw. eine Abnahme stattgefunden hat oder ob die gleiche Menge befördert worden ist. In den Erläuterungen sind die Ziffern der Zu- und Abnahme für die nach und von den einzelnen Bezirken beförderten Mengen nachgewiesen. Bei den neuen Karten konnte diese Vergleichung, da die Ziffern anders gruppirt worden sind, diesmal nicht vorgenommen werden.

Durch die Unterstützung des Kaiserlich Statistischen Amtes in Berlin ist es wieder ermöglicht worden, das Bild der Güterbewegung durch Angaben über den Schiffsverkehr zu vervollständigen. In den Karten selbst sind bei den wichtigeren Schiffsstationen der grossen Stromgebiete sowie bei den Seehäfen die Mengen der Ein- und Ausfuhr mit blauen Ziffern angegeben. Für den Flussverkehr sind die Richtungen zu Berg und zu Thal durch Pfeile bezeichnet, bei den Seehäfen einzeln die Gewichtsmengen aufgeführt, welche von und nach den wichtigeren überseeischen Gebieten befördert sind. Diejenigen Mengen, welche an bestimmten Durchgangsstellen der binnenländischen Wasserstrassen (Schleusen usw.) amtlich zur Aufschreibung gelangten, konnten wegen Raummangels nur unter den Erläuterungen mitgetheilt werden.

Endlich sind den Erläuterungen für diejenigen Orte des Reichsgebiets, welche grössere Mengen des dargestellten Artikels (1 000 bezw. 500 t) versandt und empfangen haben, Angaben über den Aus- und Eingang insoweit beigefügt worden, als bezügliche Angaben von den Verwaltungen, welchen diese Stationen angehören, eingelaufen sind. Es sei hierbei bemerkt, dass die vorliegende Ausgabe eine grössere Zahl von Orten aufführt, welche in den früheren Jahrgängen nicht verzeichnet waren.

Wie früher sind in den Erläuterungen (unter Nr. 1) Uebersichten über die Produktions-, bezw. Ein- und Ausfuhrverhältnisse der in den Karten dargestellten Frachtartikel geliefert und durch Vergleichung mit dem Vorjahre ergänzt worden.

Gehen wir nunmehr zu der Besprechung der einzelnen Kartenblätter über.

I. Braunkohlenverkehr.

Auf dem I. Kartenblatt ist die Beförderung der Braunkohlen (einschl. der Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriquetts) in der in der Einleitung bereits besprochenen veränderten, übersichtlicheren Form zur Darstellung gebracht worden. Wir ersehen aus derselben, dass

1. die Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt und die Thüringischen Staaten (Nr. 19);
2. Böhmen (Nr. 54);
3. der Regierungsbezirk Magdeburg und das Herzogthum Anhalt (Nr. 18);
4. die Provinz Brandenburg (die Niederlausitz) (Nr. 16/17);
5. das Herzogthum Braunschweig usw. (Nr. 8, 9, 10 und 11) auch
6. die Rheinprovinz (Nr. 22, 23, 24, 25, 26, 28)

als diejenigen Bezirke hervortreten, welche für die Förderung bezw. für den Versand dieses Artikels besonders in Betracht kommen.

Der Versand aller Bezirke (einschl. der vom Auslande nach Deutschland auf dem Bahnwege beförderten Gewichtsmengen) beträgt 10 360 293 t (1888: 9 280 168 t), während die nachfolgende Uebersicht, in welcher in gleicher Weise, wie bei der vorjährigen Besprechung, sämmtliche Verkehrsbezirke des Deutschen Reichs zu 5 geographisch und wirthschaftlich näher zusammenhängenden Gebieten vereinigt werden

eine Gesammtmenge von 9 938 755 t — also etwa 96 % der oben bezeichneten Versandziffer — behandelt:

Empfangsgebiete	Hauptförderbezirke						Summe
	i. Herzogth. Braunschweig	in der Niederlausitz	im Reg.-Bez. Magdeburg	im Reg.-Bez. Merseburg	in d. Rheinprovinz	in Böhmen	
	t	t	t	t	t	t	t
Deutschland:							
I. Nordwest [1])	2186	—	216	367	31730	—	34499
II. Süd [2]) . .	—	—		4432	10660	809360	824452
III. Nord-[3]) .	436124	819057	1995527	754049	1300	444607	4450664
IV. Mittel-[4]) .	2737	15167	90089	2009385	770	2389265	4507413
V. Ost-[5]) . .	—	20439	—	601	—	100687	121727
Summe	441047	854663	2085832	2768834	44460	374 919	9938755

Es geht aus dieser Uebersicht hervor, dass der Versand: aus den Regierungsbezirken Magdeburg und Erfurt

den Thüringischen Staaten	27,9 %
„ Böhmen	37,7 „
„ dem Regierungsbezirk Magdeburg usw.	21,0 „
„ der Niederlausitz	8,6 „
„ dem Herzogthum Braunschweig usw.	4,4 „
„ der Rheinprovinz	0,4 „

etrug und von diesen Mengen:

Nordwestdeutschland	0,4 %
Süddeutschland	8,3 „
Norddeutschland	44,8 „
Mitteldeutschland	45,3 „
Ostdeutschland	1,2 „

mpfing.

Der Verbrauch an Braunkohlen aus den bezeichneten Hauptverkehrsbezirken blieb auf Nord- und Mitteldeutschland insbesondere auf die Verkehrsbezirke Nr. 17 Provinz Brandenburg [Berlin], Nr. 18 Regierungsbezirk Magdeburg und Herzogthum Anhalt und Nr. 19 Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt und die Thüringischen Staaten) beschränkt; von den in denselben zur Beförderung kommenden Mengen einheimischer Kohlen (zusammen 5 194 836 t) verblieben in jenen Bezirken allein 4 402 350 t, also 84,7 %, welche über die Grenzen der eigenen Bezirke nicht hinausgingen.

Die aus den Böhmischen Braunkohlenrevieren eingeführten 3 743 919 t gingen hauptsächlich mit

1889	1888	nach
2 104 688 t = 56,2 %	56 3 %	dem Königreich Sachsen;
809 360 „ = 21,6 „	19,0 „	Bayern bezw. den übrigen Staaten Süddeutschlands;
444 607 „ = 11,1 „	13,4 „	Norddeutschland;
408 732 „ = 10,9 „	9,2 „	Berlin und der Provinz Brandenburg.

Weder das nordwestliche Deutschland noch eine Reihe von Verkehrsbezirken Süddeutschlands haben Bezüge von Braunkohlen zu verzeichnen.

Hinsichtlich der Braunkohlen **produktion**, welche auf 17 551 411 t (1888: 16 573 963 t) beziffert wird, ist zu bemerken, dass hiervon 14 204 101 t (1888: 13 207 888 t) = 80,9 % (1888: 76,6 %) auf Preussen, davon 12 861 781 t (1888: 12 045 702 t) auf den Ober-Bergamtsbezirk Halle, 486 523 t (1888: 454 802 t) auf den Ober-Bergamtsbezirk Breslau, 629 044 t (1888: 503 645 t) auf den Ober-Bergamtsbezirk Bonn, 226 753 t (1888: 203 739 t) auf den Ober-Bergamtsbezirk Clausthal, der Rest auf die übrigen Deutschen Staaten kommt.

Von den geförderten Braunkohlen gelangten 6 580 983 t = 37,5 % (1888: 6 109 044 t = 36,9 %), und zwar hiervon allein 6 429 278 t (1888: 5 976 202 t) im Gebiete des Preussischen Staates, zur Beförderung auf den Eisenbahnen.

Die auf 5 650 966 t (1888: 5 211 667 t) angegebene Einfuhr unter Hinzurechnung der obenbezeichneten Produktionsziffer ergibt eine Verbrauchsmenge von 23 202 377 t (1888: 21 768 644 t); da hiervon 10 360 293 t = 44,7 % (1888: 9 280 168 t = 42,6 %) auf dem Bahnwege befördert wurden, so ergeben sich 12 842 084 t = 55,3 % (1888: 12 488 476 t = 57,4 %) als durch Landfuhrwerk, auf Flüssen oder Kanälen befördert, auf Lager verblieben oder im eigenen Bedarf an den Förderungsgruben verwendet.

Unter denjenigen **Orten**, welche grössere Mengen versandt oder empfangen haben, treten hauptsächlich folgende hervor:

a) im Versand:

Meuselwitz . . .	mit	697 615 t	Teuplitz	mit	152 038 t
Bitterfeld . . .	„	654 653 „	Oberröblingen a. S.	„	145 388 „
Luckenau . . .	„	426 389 „	Frohse.	„	139 975 „
Senftenberg . .	„	353 762 „	Biendorf	„	120 280 „
Nachterstedt . .	„	346 590 „	Rositz	„	114 140 „
Förderstedt. . .	„	316 933 „	Magdeburg . . .	„	105 449 „
Völpke	„	281 150 „	Greppin	„	99 460 „
Eggersdorf . . .	„	193 840 „	Gr.-Weissand . .	„	80 331 „
Offleben	„	187 829 „			

b) im Empfang:

Berlin	mit	617 946 t	Finsterwalde . .	mit	63 589 t
Dessau	„	206 495 „	Mansfeld	„	61 538 „
Halle	„	143 325 „	Merseburg . . .	„	57 812 „
Forst	„	90 530 „	Querfurt	„	57 709 „
Luckenwalde. . .	„	83 686 „	Erfurt	„	56 288 „
Leipzig	„	78 322 „			

Bei der Beförderung der Braunkohlen auf den **Deutschen Wasserstrassen** nimmt hauptsächlich das Stromgebiet der Elbe eine hervorragende Stelle ein; des Raummangels wegen erscheinen jedoch auf der Karte nur diejenigen Schiffsstationen, bei denen Mengen von mindestens 1 000 t — im Ein- oder Ausgang, zu Berg bezw. zu Thal — nachgewiesen wurden. Unter Berücksichtigung dieses eingeschränkten Nachweises waren im Stromgebiet der Elbe

	zu Thal	zu Berg
a) im Eingang	371 523 t	16 733 t

befördert, wovon hauptsächlich

auf Magdeburg . .	76,2 %	—
„ Dresden . . .	17,6 „	—
„ Berlin	2,5 „	82 5 %

	zu Thal	zu Berg
b) im Ausgang	17 361 t	1 288 t
auf Magdeburg . .	71,4 %	—
„ Berlin	28 6 „	—
„ Dömitz	—	100 %

kommen.

Der **Durchgangs** verkehr, welcher auf der Karte überhaupt nicht zur Darstellung gebracht werden konnte, sondern nur tabellarisch nachgewiesen wurde, ist — ebenfalls im Stromgebiet der Elbe — an einer Reihe von Hafenplätzen, Schleusen usw. hinsichtlich der Mengen von mehr als 1 000 t zur Aufschreibung gelangt. Nach letzterer ergibt sich eine Beförderung von

91 906 t (1888: 94 265 t) zu Berg und 1 867 827 t (1888: 2 108 610 t) zu Thal

wovon hauptsächlich auf

	1889	1888		1889	1888
Berlin (Spree)	35,0 %	34 8 %	Schandau-Zollgrenze (Elbe) . . .	84,8 %	83,5 %
Gottesgnade bei Calbe (Saale) . .	19,4 „	20,8 „	Niegripper Schleuse (Plauer Kanal) . . .	16,3 „	14,1 „
Freyburg (Unstrut) .	4,5 „	15,1 „			
Woltersdorfer Schleuse (Rüdersdorfer Gewässer) . .	19,6 „	17,4 „			

kommen.

Seewärts gelangten von Altona 2 154 t, davon 1 975 t nach Schleswig-Holstein zur Ausfuhr.

(Fortsetzung folgt.)

---

[1]) Weserhäfen: Bremen, Bremerhafen usw.; Emshäfen: Papenburg, Leer, Emden; Ruhrrevier der Provinz Westfalen und der Rheinprovinz; Provinz Westfalen (ausschliesslich des Ruhrreviers); Ruhrort; Duisburg und Hochfeld.

[2]) Saarrevier von Neunkirchen bis Trier; Lothringen; Elsass; Bayerische Pfalz; Grossherzogthum Hessen ausschliesslich der Provinz Oberhessen; Grossherzogthum Baden; Ludwigshafen und Mannheim; Königreich Württemberg und Hohenzollersche Lande; Königreich Bayern.

[3]) Provinz Pommern ausschliesslich Häfen; Ostseehäfen: Stettin, Swinemünde usw.; Grossherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Strelitz ausschliesslich Häfen; Ostseehäfen: Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel; Provinz Schleswig-Holstein und Fürstenthum Lübeck ausschliesslich Häfen; Elbhäfen: Altona, Hamburg usw.; Provinz Hannover, Kreis Rinteln, Herzogthum Braunschweig; Oldenburg ausschliesslich Häfen; Stadt Berlin; Provinz Brandenburg; Regierungsbezirk Magdeburg und Herzogthum Anhalt.

[4]) Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt und Thüringische Staaten; Königreich Sachsen; Provinz Hessen-Nassau, Kreis Wetzlar; Provinz Oberhessen.

[5]) Provinzen Ost- und Westpreussen ausschliesslich Häfen; Ostseehäfen: Memel, Königsberg und Danzig usw.; Provinz Posen; Regierungsbezirk Oppeln; Stadt Breslau; Regierungsbezirke Liegnitz und Breslau ausschliesslich der Stadt Breslau.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Wagenübereinkommen. Der im November v. J. ausgegebene II. Nachtrag zu diesem Uebereinkommen ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik. Die geschäftsführende Verwaltung hat die das Erhebungsjahr 1889 betreffenden „Beiträge zur Theorie der Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik" ausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt. Von Vereins-Verwaltungen können fernere Abdrücke dieser Statistik zum Preise von 3,50 M. von der geschäftsführenden Verwaltung, von Privaten kann dieses Werk zum Preise von 5 M. nur von der Buchhandlung von Puttkammer & Mühlbrecht (Berlin NW., Unter den Linden Nr. 64) bezogen werden.

Aus dem Deutschen Reich.

Preussen: Gesetzentwurf, betr. die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes.

Dem Abgeordnetenhause ist am 10. Februar der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes zugegangen, welcher bestimmt:

§ 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen, und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn:

1. von Fordon nach Schönsee 12 347 000 M.,
2. von Lissa i/P. nach Wollstein 3 240 000 M.,
3. von Meseritz nach Landsberg a/W. oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Bahnlinie Cüstrin-Kreuz 4 300 000 M.,
4. von Sorau nach Christianstadt 1 640 000 M.,
5. von Lauban nach Marklissa 920 000 M.,
6. von Walsrode nach Soltau 2 400 000 M.,
7. von Cassel oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Cassel-Warburg nach Volkmarsen 5 920 000 M.

b) Zur Beschaffung von Betriebsmitteln: die Summe von 5 241 000 M., zusammen 36 008 000 M.

II. Zur Anlage des zweiten bezw. dritten Geleises auf den nachstehend bezeichneten Strecken und zu den dadurch bedingten Ergänzungen und Geleisveränderungen auf den Bahnhöfen:

1. Beuthen O/S. bezw. Laband-Peiskretscham-Groschowitz 4 000 000 M.,
2. Jarotschin-Ostrowo und Kempen-Kreuzburg 3 800 000 M.,
3. Lissa-Posen 1 148 000 M.,
4. Ruhnow-Neustettin-Konitz 1 534 000 M.,
5. Neunkirchen - Schleifmühle - Saardamm (Forbach) 1 340 000 M.,
6. Königszelt-Liegnitz 2 600 000 M.,
7. Königswusterhausen - Cottbus nebst Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Cottbus-Görlitz durch Erweiterung mehrerer Stationen 3 600 000 M.,
8. Berlin-Zossen 1 300 000 M.,
9. Baalberge-Bernburg-Waldau 608 000 M.,
10. Neudietendorf-Gräfenroda 2 260 000 M.,
11. Friedberg-Heldenbergen-Windecken 930 000 M.,
12. Rheine-Salzbergen 296 500 M.,
13. Hagen (B. M.)-Hagen (Rh.) 290 000 M.,
14. Lennep-Born 164 000 M.,
15. Lennep-Remscheid 225 000 M.,
16. Langendreer (Rh.)-Wattenscheid (Rh.) 550 000 M.,
17. Bochum (B. M.)-Wanne 750 000 M.,
18. Steele (B. M.)-Dahlhausen 520 000 M.,
19. Dahlhausen - Hattingen 390 000 M., zusammen 26 305 500 M.

III. Zu nachstehenden Bauausführungen:

1. für die Erweiterung des Bahnhofes Hohethor in Danzig 5 000 000 M.,
2. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Ottmachau bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Lindewiese sowie der Kosten für die infolge der Bahnanlage erforderliche Regulirung der Neisse und des Krebsbaches bei Ottmachau 800 000 M.,
3. für die Vermehrung der Freiladegeleise auf dem Stettiner Bahnhofe in Berlin 1 160 000 M.,
4. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Cönnern nach Calbe a/S. 550 000 M.,
5. für die selbständige Einführung der Strecke Quedlinburg-Ballenstedt in den Bahnhof Quedlinburg 256 000 M.,
6. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Hildesheim nach Braunschweig 85 000 M.,
7. zur Deckung der Mehrkosten für die erweiterte Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Harburg 1 500 000 M.,
8. für die Erbauung eines Dienstgebäudes für die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona 1 500 000 M.,
9. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Fulda nach Tann 400 000 M.,
10. zur Deckung der Mehrkosten für die Erweiterung des Bahnhofes Kirchweyhe 97 000 M.,
11. für die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen den Stationen Vohwinkel und Sonnborn (Rh.) 1 500 000 M.,
12. zur Deckung der Mehrkosten für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofes Deutzerfeld 250 000 M.,
13. für den Umbau und die Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Neuss 1 000 000 M.,
14. für den Ausbau verschiedener Strecken zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit derselben 326 000 M.,
15. für die Vermehrung, Erweiterung und bessere Ausrüstung der Werkstätten, Lokomotiv- und Wagenschuppen 15 000 000 M., zusammen 29 424 000 M.,

IV. zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Staatsbahnen: die Summe von 53 800 000 M., insgesammt 145 537 500 M. zu verwenden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. 1 Litr. a) 2 bis 7 aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Bau der Bahnen und deren Nebenanlagen nach Maassgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den gesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicherzustellen.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund gesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

B. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

1. zur Deckung der zu den im § 1 unter Nr. I bis IV vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von 145 537 000 M. den Restbestand des Baufonds der ehemaligen Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft im Betrage von 45 998 M. 23 ₰ zu verwenden,
2. zur Deckung des alsdann noch verbleibenden Restbetrages von höchstens 145 491 501 M. 77 ₰ Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Wie nachträglich bekannt wird, hat sich die Bayerische Regierung, da gegen das Uebereinkommen keine materiellen Bedenken bestehen, mit dem Vertrage einverstanden erklärt, jedoch mit Aufrechterhaltung ihrer Befugnisse, über die etwaige künftige Hinzufügung oder Streichung Bayerischer Bahnen Bestimmungen zu treffen. Ueber die Bestimmung des Reglements, wer für die Zahlungsfähigkeit einer ihm angehörigen Eisenbahn Garantie zu leisten hat, ob das Reich oder der betreffende Bundesstaat heranzuziehen sei, wurde Einverständniss darüber erzielt, dass die Garantie dem Reiche zufalle, dass aber dem Reiche gegenüber derjenige Bundesstaat, welcher ungeachtet der von Seiten des Reiches ihm zugegangenen bezüglichen Benachrichtigung unterlassen habe, die Streichung der betreffenden ihm angehörigen Bahn aus der Liste rechtzeitig zu beantragen, für die Garantie aufzukommen haben würde.

Reform der Personentarife.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat amtlich den Preussischen Eisenbahndirektionen ein Reformprogramm mit der Aufforderung zugehen lassen, das Gutachten ihrer wirthschaftlichen Beiräthe über dasselbe unverzüglich einzuholen.

Die Verhandlungen zwischen den Deutschen Bundesregierungen haben über die Grundlagen eines einheitlichen Tarifsystems und wo thunlich, auch über die Tarifsätze völlige Uebereinstimmung herbeigeführt. Hinsichtlich der Beseitigung

der IV. Wagenklasse halten die Süddeutschen Verwaltungen an ihrem Standpunkte fest, während Preussischerseits noch Bedenken gegen jene Maassregel bestehen. Im Falle, dass über den letzteren Punkt eine Einigung herbeigeführt wird, werden als Normalsätze für die drei Klassen vorgeschlagen: 2 ₰ für die III., 4 ₰ für die II. und 6 ₰ für die I. Klasse und für Schnellzüge ein einheitlicher Zuschlag von 1 ₰ ohne Unterschied der Klassen. Dagegen würden Rückfahrkarten, Sommerkarten, Rundreisekarten und dergleichen in Wegfall zu bringen oder doch nur ohne Preisermässigung auszugeben und das Gepäckfreigewicht unter Ermässigung des Gepäckfrachtsatzes (welcher jetzt 50 ₰ für die Tonne und das Kilometer beträgt) auf 35 ₰ zu beseitigen sein. Für den Vorortverkehr grosser Städte würden dabei besondere Einrichtungen vorbehalten bleiben, insbesondere würden auch die Zeitkarten, Schülerkarten und Arbeiterkarten beibehalten bezw. dem Verkehrsbedürfniss entsprechend weiter ausgebildet werden. Der Ausschuss des Bezirks-Eisenbahnrathes zu Hannover wird sich mit dem Gegenstand schon in seiner am 21. d. Mts. stattfindenden Sitzung beschäftigen, auf deren Tagesordnung ohnehin die wichtige Frage der Ermässigung der Vieh- und Holztransporttarife in den westlichen Provinzen steht.

Reform der Gütertarife.

Wie der „Berl. Act.“ erfährt, steht demnächst die Einberufung des Landes-Eisenbahnrathes zu erwarten, um über die Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Erde, Düngemittel, Kartoffeln und Rüben auf Steinkohlen und andere Massengüter sein Gutachten abzugeben.

Preussen: Aus dem Abgeordnetenhause.

In der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses wurde ein von dem Abg. Richter gestellter Antrag in folgender mehrfach veränderter Fassung angenommen: „Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen, die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, dem Landtage Uebersichten vorzulegen a) über die Zahl der gänzlich und theilweise dienstfreien Werk- oder Sonntage im Jahre, welche dem Stations-, Strecken- und Fahrpersonal der Staatseisenbahnen zur Zeit gewährt werden; b) über die Zahl und die Einkommensverhältnisse der diätarischen Beamten für alle Zweige der Staatsverwaltung, sowie über Dienstalter und durchschnittliche Wartezeit derselben bis zur etatsmässigen Anstellung.“ Von Seiten der Regierungsvertreter wurde mitgetheilt, dass bereits vor Eingang des Antrags Richter eine diesbezügliche Enquete in die Wege geleitet worden sei, und in Aussicht gestellt, das Resultat bis zur dritten Berathung des Etats dem Landtage zugänglich zu machen. In den Eisenbahnwerkstätten sei übrigens die Sonntagsruhe streng durchgeführt. Im Personenverkehr wäre eine Einschränkung des Betriebes am Sonntag undurchführbar, in etwas wohl im Güterverkehr. Hier seien behufs Erleichterung des Beamtenpersonals in den letzten Jahren bereits ungefähr 4 Millionen Mark Mehrausgaben gemacht worden. Bezüglich der Diätare werde an dem Grundsatze festgehalten, die Zahl der etatsmässigen Stellen zu vermehren. Seit dem Etatsjahre 1883/84 sei schon eine bedeutende Besserung eingetreten, der Prozentsatz sei von 73,5 auf 88,1 im letzten Jahre gestiegen. Bei der weiteren Berathung des Eisenbahnetats kamen auch verschiedene Petitionen und Beschwerden über den Wagenmangel zur Sprache, der während der letzten Monate namentlich in den Kohlenrevieren in sehr störender Weise zu Tage getreten sei. Von Seiten der Regierungsvertreter wurde auf die sehr bedeutende Steigerung der Betriebsmittel hingewiesen, welche in den letzten Jahren bewirkt worden sei und noch immer im Auge behalten werde. Die ungeheure Steigerung des Verkehrs und die durch die Witterung bedingten Störungen lassen sich nicht immer voraussehen. Die Ansätze des Etats wurden unverändert genehmigt.

Unfälle im Monat Dezember 1890.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat November 1890 beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 23 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 31 Entgleisungen und 31 Zusammenstösse in Stationen und 261 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 314 Personen verunglückt, sowie 74 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 261 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 1 getödtet und 23 verletzt, und zwar entfallen: die Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, 14 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln, 8 Verletzungen auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, je eine Verletzung auf die Lübeck-Büchener Eisenbahn und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, zu Elberfeld und zu Breslau. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 45 getödtet und 203 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 2 getödtet und 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 21 getödtet und 17 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 3 Beamte getödtet und 37 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 481,88 km Betriebslänge und 889 482 526 geförderten Achskilometern) 328 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar Eisenbahn und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrh.) und zu Breslau die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,44 km Betriebslänge und 28 831 268 geförderten Achskilometern) 21 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Kiel-Flensburger Eisenbahn, auf der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Hessischen Ludwigsbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Oldenburg: Aus dem Landtage.

Der Landtag hat in erster Lesung des Gesetzentwurfs, betreffend den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung (vergl. Nr. 12 S. 118 d. Ztg.), seine Genehmigung zum Bau folgender Bahnen ertheilt: 1. von Lohne bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Bramsche mit einer Abzweigung nach Damme; 2. von Vechta über Wildeshausen nach Delmenhorst; 3 von Oldenburg nach Brake; 4. von Varel über Bockhorn, Neuenburg, Zetel, Ellenserdamm nach Bockhorn (sogen. Vareler Ringbahn). Der Beschluss über die Bahn Nordenham-Blexen ist einstweilen ausgesetzt. Der von den betheiligten Kommunalverbänden neben unentgeltlicher Bereitstellung des für die Bahn nebst Zubehör innerhalb ihrer Bezirke erforderlichen Grundes und Bodens à fonds perdu zu leistende Zuschuss — von welchem Zuschuss die Ausführung der Bahnen abhängig bleibt — soll nach dem Beschlusse des Landtages 10 % der veranschlagten Baukosten betragen.

Salzschlirf-Schlitz.

Der Grossherzoglich Hessischen Regierung ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Salzschlirf nach Schlitz bezüglich des Preussischen Staatsgebiets ertheilt worden.

Brölthaler Eisenbahn: Bau neuer Linien.

Laut landesherrlicher Genehmigung wird die Gesellschaft den Bau neuer Bahnstrecken von Asbach nach Hennef an der Sieg (wo der Anschluss an die bestehende Brölthaler Eisenbahn stattfindet), von Hennef nach Beuel an den Rhein, mit Einrichtung für unmittelbare Schiffsverladungen, und ferner eine Zweiglinie von Oberpleis nach Niederpleis, anschliessend an die Bahnstrecke Hennef-Beuel herstellen. Mit dem Bau dieser Linien wird noch in diesem Monate begonnen und die Vorbereitungen sind derart getroffen, dass diese neuen Strecken, mit Ausschluss von Niederpleis-Oberpleis, voraussichtlich Ende dieses Jahres in Betrieb kommen. Das Kapital der alten Linien besteht aus 390 000 ℳ Stammaktien, einem unverzinslichen Staatszuschusse von 180 000 ℳ, sowie aus 200 000 ℳ $4^1/_2$ % Anleihescheinen auf Namen. Für die vorbenannten neuen Strecken und für die Kündigung der erwähnten 200 000 ℳ Anleihescheine sind 2 490 000 ℳ erforderlich, wovon 1 440 000 ℳ durch Anleihescheine und 1 050 000 ℳ durch Stammaktien aufgebracht werden sollen. Die Anleihescheine lauten gemäss landesherrlicher Genehmigung auf den Inhaber und werden mit $4^1/_2$ % verzinst. Die neuen Aktien erhalten bis zur Betriebseröffnung der neuen Linien 5 % Zinsen. Die Zinszahlung für diese Aktien und Anleihescheine erfolgt bis zur Bauvollendung zu Lasten der Baurechnung. Sämmtliche neue Aktien und Anleihescheine sind von der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin gemeinsam mit dem Bankhause Sal. Oppenheim jun. & Co. in Köln fest erworben worden. Davon gelangen in nächster Zeit nur die Anleihescheine an den Börsen von Berlin und Köln zur Einführung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Vom 15. d. Mts. ab werden auf den Stationen Kotzenau und Primkenau und auf den Haltestellen Dohna, Persel und Wolfersdorf der Strecke Waltersdorf-Reisicht auch Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere abgefertigt.

Personen- und Gepäcküberführung in Breslau.

Vom 1. April d. J. ab findet eine bahnseitige Personen- und Gepäcküberführung in Breslau zwischen dem Oberschlesischen und dem Freiburger Bahnhofe nicht mehr statt; es gelangen infolge dessen auch die Fahrkarten, welche zu dieser Ueberführung berechtigen, mit diesem Zeitpunkte zur Aufhebung.

Umtausch von Eisenbahnprioritäten.

Die Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg fordert die Inhaber derjenigen Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Braunschweigischen Eisenbahnprioritätsobligationen, welche entweder gegen Staatsschuldverschreibungen umgetauscht oder auf den ermässigten Zinsfuss von 4% abgestempelt werden müssen, auf, diese Obligationen zum Umtausch bezw. zur Abstempelung an die Königliche Eisenbahn Hauptkasse in Magdeburg einzureichen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Das Börsenkommissariat der Fondsbörse genehmigte den Handel und die Notirung der 4 prozentigen Prioritätsobligationen vom Jahre 1890.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft (Nürnberg-Fürth).

In der am 12. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde die Vertheilung einer Dividende von 36 ℳ für jede Aktie (gegen 21% im Vorjahre) beschlossen.

Mecklenburgische Südbahn.

Die Generalversammlung beschloss die Aufnahme einer Anleihe bis zu 200 000 ℳ behufs Vermehrung der Betriebsmittel und Erweiterung von Bahnhöfen.

Werrabahn.

Der Vertrag zwischen der Regierung und der Werrabahn, betreffend den Bau der Linie Coburg-Rodach, ist veröffentlicht worden. Wie schon in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 10. Mai 1890 kundgegeben, übernimmt die Werrabahn von dem Baukapital der Linie 331 000 ℳ aus einer Prioritätsanleihe. Es bleibt die Gesellschaft von Errichtung eines besonderen Erneuerungs- und Reservefonds für die neue Linie befreit. Die Coburger Regierung stellt den Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung und leistet einen baaren, in drei Raten zahlbaren Zuschuss von 460 000 ℳ.

Wesselburener Spurbahn-Aktiengesellschaft.

Unter dieser Firma hat sich in Hamburg ein Unternehmen gebildet, dessen Zweck der Erwerb und Betrieb von Schmalspurbahnen in der Nähe der Zuckerfabrik Wesselburen in Holstein ist. Das Grundkapital der Gesellschaft besteht aus 200 000 ℳ Aktien Lit. A. und 50 000 ℳ Aktien Lit. B.

Bremerhafener Strassenbahn.

In der Sitzung des Aufsichtsraths wurde die Dividende für das abgelaufene Geschäftsjahr auf 7% festgesetzt gegen 5% im Vorjahre.

Coblenzer Strassenbahn.

Der Verkehr auf den Linien der Gesellschaft weist für das Jahr 1890 die Beförderung von 619 078 Personen gegen 488 864 in 1889, mithin ein Mehr von 130 214 Personen nach. Dementsprechend ist auch die Einnahme aus der Personenbeförderung im Vergleich zum Vorjahre von 63 196 50 ℳ auf 78 423,05 ℳ, mithin um 15 226 55 ℳ gestiegen. Unter Hinzurechnung der weiteren Erträge aus dem Güterverkehr, dem Verkauf des Düngers usw. bezifferte sich die Gesammteinnahme auf 82 750 ℳ und die Gesammtausgabe auf 67 101.25 ℳ, so dass sich ein Ueberschuss von 15 648,75 ℳ ergab.

Magdeburger Strassenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende für das Jahr 1890 von 9%, gegen 10% im Vorjahre, in Vorschlag zu bringen

Geraer Strassenbahn-Aktiengesellschaft.

Am 9. d. Mts. wurde die vorgenannte Gesellschaft konstituirt. Die Finanzirung des Unternehmens, welches mit einem Kapital von 1 800 000 ℳ (1 200 000 ℳ Aktien und 600 000 ℳ Prioritäten) ausgestattet wird, erfolgt durch die Mitteldeutsche Kreditbank in Berlin. Der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin wurde von der Lokalbahnbau- und Betriebsgesellschaft zu Hannover, Hostmann & Co., der Auftrag ertheilt, den elektrischen Betrieb für die Strassenbahn in Gera einzurichten. Die Ausführung erfolgt nach dem von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft angewandten System mit oberirdischer Leitungsführung.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn.

Wie die „Voss. Ztg." erfährt, hat der Aufsichtsrath beschlossen, der Generalversammlung für das Jahr 1890 ebenso wie im Vorjahre die Vertheilung einer Dividende von 12½% vorzuschlagen.

Hamburg-Altonaer Pferdebahn.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am 27. d. Mts. statt.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Die Verwaltung dieser Gesellschaft hat der Regierung einen Entwurf zur Reform der Eisenbahn-Personentarife unterbreitet. Die Prinzipien, auf denen diese angebahnte Neuerung basirt, sind einfach und originell.

Es wird unter durchgehender Reduktion des Personentarifes — namentlich bei grösseren Entfernungen — angestrebt, einen Kilometertarif einzuführen und wird bei einer Kritik des Ungarischen Zonentarifes dargethan, wie wenig geeignet derselbe zur Einführung in den Niederlanden erscheinen dürfte.

Es wird zunächst darauf hingewiesen, dass, abgesehen von den mit etwaiger Einführung des Ungarischen Zonentarifes verbundenen praktischen Schwierigkeiten, wie Abschliessen der Stationen für das Publikum, Reexpedition und Verbot der Reiseunterbrechung, dem Interesse der auf Niederländischen Linien Reisenden nicht damit gedient sei, da sich in den meisten Fällen ja beinahe immer die Fahrpreise des erwähnten Zonentarifes höher beziffern, als die zur Zeit bei der Holländischen Eisenbahngesellschaft geltenden Personentarifsätze. Analysirt man, so wird ausgeführt, das Prinzip des Zonentarifes, so ergibt sich sofort, dass man durch Einführung desselben in rücksichtsloser Weise dem einzig zutreffenden Grundsatze zuwider handelt, dass jeder Reisende im Verhältniss des Fahrgenusses d. i. der wirklich zurückzulegenden Kilometerzahl eine Gegenleistung geben soll. Wie klein man auch den Zonenkreis eintheilt, so muss doch immer die Folge sein, dass der Passagier, welcher nach der im Bereiche der betreffenden Zone am entferntesten gelegenen Station reist, also bei einer grossen Entfernung denselben Fahrpreis zahlt, wie der nach der ihm zunächst liegenden Station Fahrende.

Ein mit einem prinzipiellen Fehler behafteter Grundsatz mag aus ganz besonderen Gründen und bei sehr normalen Verhältnissen, wie sie in Ungarn obwalten, Anwendung finden können und mag damit erzielt werden, die Bevölkerung reisen zu lehren; in Ländern mit sehr regem Verkehre, worin das Reisen ein wahres Bedürfniss geworden, dürfte wohl keine Veranlassung vorliegen, gesunde, wirthschaftliche Zustände zu schädigen. So weisen z. B. die statistischen Erhebungen nach, dass im Jahre 1888 die spezifische Zahl der Reisenden in Ungarn nur 1,5 betrug (d. h. auf jeden Einwohner in diesem Jahre beinahe 1,5 Reisen kamen), während im gleichem Jahre der entsprechende Prozentsatz in Preussen 7,5 und in den Niederlanden über 8 betrug.

Die Kritik des hier fraglichen Prinzips muss aus praktischen Gesichtspunkten und aus der Erfahrung sich ergeben. Letztere lehrt nun bezüglich der Holländischen Eisenbahngesellschaft, dass die Einführung mässiger Fahrpreise den Verkehr ganz erheblich fördert und ist der ganz besondere frequente Verkehr auf den meisten Linien dieser Gesellschaft wohl einzig dieser Ursache zuzuschreiben. Dass diese Fahrpreise niedriger sind, ergibt sich bei einer Vergleichung der Personentarifsätze bei verschiedenen Bahngesellschaften in verschiedenen Ländern. Bei einer solchen Vergleichung darf man nur die Retourbillets und keineswegs die Einzelbillets als Maassstab nehmen. Geschieht dieses, so ergibt sich, dass bei keiner andern Bahngesellschaft so preiswürdige Retourbillets bestehen als wie bei der Holländischen, bei welcher kein Unterschied zwischen Schnell- und gewöhnlichen Zügen gemacht wird. Die Statistik erweist, dass die Reisenden auf diesen Linien bezahlen: 3,3, 2,7, 1,7 Cts. in I., II. bezw. III. Fahrklasse. Die Behauptung, dass der Fahrpreis der Retourbillets zur Fixirung des Einheitssatzes dienen muss, ergibt sich aus der Thatsache, dass fast alle Reisenden, die einen festen Wohnsitz haben, zufolge der Art ihrer Geschäftsverhältnisse gezwungen sind nach demselben wieder zurück zu reisen. Eine Hinreise bezw. Einzelreise ist weiter nichts als eine halb-zurückgelegte Reise.

Die Richtigkeit des vorstehenden Satzes ergibt sich ganz deutlich aus den in den Jahresberichten enthaltenen Zahlen. So reisten z. B. in 1889 von Rotterdam-Haag 246 615 und in umgekehrter Richtung Haag-Rotterdam 247 307 Personen. Nimmt man vorstehenden Maassstab als richtig an, dann ergibt sich von selbst die Frage, welcher Fahrpreis zu tarifiren ist bezüglich dessen, welcher seine Reise nicht ganz zurückgelegt d. h. des Reisenden, der von A. nach B. fährt und dort verbleibt,

deren es überhaupt nur wenige gibt. Oberflächlich geurtheilt wird man sagen, „der halbe Preis“, was aber nicht stichhaltig ist. Der Preis des Einzelbillets darf nur sehr wenig von dem des Retourbillets differiren, weil die Transportkosten bezüglich einer Einzelreise von A. nach B. dieselben sind, als diejenigen der Hinreise von A. nach B. und zurück minus der Traktionskosten für den Reisenden auf der Rückreise, welch' letztere aber nur einen ganz unerheblichen Theil der Totalkosten bilden. Zur Unterstützung der oben aufgestellten Behauptung, dass der Fahrpreis der Retourbillets zur Fixirung des Einheitssatzes dienen muss, wird noch angeführt: In 1889 wurden auf den Linien der Gesellschaft (Lokalbahnen und Trambahnen nicht eingerechnet) 7 704 702 Reisende gefahren, von denen 6 329 309 Retourbillets und nur 1 375 193 Einzelbillets benutzten.

Wenn man von dieser Ziffer die einer Kategorie von Personen (Militärs, Schauspieler, Flachsarbeiter, Lootsen usw.) zu ermässigten Preisen verabreichten Einzelbillets im Betrage von 300 000 Stück abzieht, dann ergibt sich, dass nur 1 000 000 Reisende Einzelbillets benutzten oder 13 % der Gesammtzahl der Reisenden.

Anlangend den Modus der Reduktion der Fahrpreise, so wird bei der weiteren Begründung der projektirten Reform ziffermässig nachgewiesen, dass, während auf kleineren Entfernungen ein äusserst reger Binnenverkehr obwaltet, nur ein ganz geringer Prozentsatz der Bevölkerung einzelner Strecken oder Städte (und auch dieser überhaupt selten) Reisen von einer Entfernung über 50 km zurücklegt, dass es sich deshalb durchaus empfehle bei Reisen von mehr als 50 km Entfernung eine relativ niedrige Fahrpreisskala aufzustellen. Eine solche Preisminderung wird unbedingt das wirthschaftliche Interesse des Landes heben, für einen weit grösseren Theil des Publikums als bisher regeren Handelsverkehr anbahnen, sowie Gesundheit und Wohlfahrt fördern.

Die von der Antragstellerin aufgestellten Grundsätze für den Tarif von Reisenden im Lokalverkehr (ausgenommen die Lokalbahnen) sind im wesentlichen folgende:

km	in Centen für 1 km der Hin- und Rückreise		
	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
von 1—50	6,—	4,50	3,—
darüber			
„ 51—100	3,60	2,70	1,80
„ 101—150	3,—	2,25	1,50
„ 151—300	2,40	1,80	1,20

Reisende, welche eine Einzelreise ausführen geniessen nur eine Reduktion von 17 % vorstehender Fahrtarifsätze. Das Minimum einer Reise beträgt 5 km. Die Retourbillets haben 4 Tage Gültigkeit.

Aus Frankreich.

Aufhebung der Fahrbegünstigung für Ordensbrüder.

Durch Rundschreiben vom 6. Januar d. J. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahngesellschaften von der in der Sitzung der Kammer am 19. November 1890 angenommenen Tagesordnung, betreffend die Aufhebung der Freifahrtbegünstigungen für alle Mitglieder der geistlichen Ordensgesellschaften, sofern sie nicht dem öffentlichen Unterrichtswesen angehören oder den Krankenhäusern der Land- und Seemacht dienen (vergl. Nr. 97 S. 956 Jahrg. 1890 d. Ztg.), mit der Aufforderung in Kenntniss gesetzt, diesem Verlangen zu entsprechen und die erlassenen Dienstbefehle mitzutheilen. Jede der sechs grossen Gesellschaften hat sich bereit erklärt, der Aufforderung der Kammer nachzukommen.

Betriebseröffnungen.

1. Die Südbahn hat am 19. Januar von der Linie Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port die Theilstrecke Bayonne-Cambo (19,044 km) mit den Zwischenstationen bezw. Haltestellen Villefranque, Ustaritz und Halsou dem Verkehre übergeben.

2. Die Orléansbahn hat am 2. Februar die Linie Châtellerault-Tournon-Saint-Martin (41,366 km) mit den Zwischenstationen Senillé, Leigné-les-Bois, Pleumartin, la Roche-Posay und Yzeures in Betrieb genommen.

Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Güterverkehr.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten Ribot, der Minister der öffentlichen Arbeiten Yves Guyot und der Justiz- und Kultusminister Fallières haben im Namen des Präsidenten der Republik am 18. Dezember 1890 gemeinsam den Gesetzentwurf, betreffend die Genehmigung des am 14. Oktober 1890 in Bern unterzeichneten internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Güterverkehr, bei der Kammer eingebracht.

Die Heizung der Personenwagen.

Am 20. Januar d. J. fragte der Abgeordnete Richard in der Kammer an, warum das der Kammer gegebene Versprechen, alle Personenwagen II. und III. Klasse zu heizen, nicht erfüllt sei. Der Minister der öffentlichen Arbeiten antwortete darauf, dass die Nordbahn mit Ausnahme der Ringbahnzüge von Paris-Nordbahnhof nach Paris-Saint-Lazaire alle ihre Züge heize, dass auf der Orléansbahn, der Südbahn, der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Staatsbahn alle Wagen ohne Ausnahme geheizt würden, dass die Westbahn alle ihre verfügbaren Wagen verwende, während nur die Ostbahn für Strecken von 35 bis 45 Minuten Fahrzeit und für die Linie nach Vincennes wegen technischer Schwierigkeiten eine Ausnahme mache, aber auch diese Gesellschaft hat versprochen, im nächsten Jahre alle ihre Züge ohne Ausnahme zu heizen.

Der Abgeordnete Dreyfus hielt dem Minister entgegen, dass er auf Grund des Erlasses von 1846 verpflichtet sei, im Interesse des öffentlichen Gesundheitsschutzes einzuschreiten. Trotzdem der Minister erklärte, dass die Fassung jenes Erlasses nicht so klar sei, als man annehme, und dass er damit schon viel erlangt habe, dass die Gesellschaften die Erfüllung des Wunsches für nächstes Jahr versprochen haben, wurde doch die von der Regierung verlangte einfache Tagesordnung mit 265 gegen 172 Stimmen abgelehnt. Da aber zu einem Tadel gegen den Minister kein Grund vorliegt, so wurde mit 304 gegen 172 Stimmen eine von dem Abgeordneten Pichon beantragte Tagesordnung angenommen, die den Minister zu thatsächlich bereits ergriffenen Maassnahmen auffordert und folgenden Wortlaut hat: „Nach Kenntnissnahme der Erklärungen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, der sich verpflichtet hat, die erforderlichen Maassregeln zu ergreifen, um die Heizung der Eisenbahn-Personenwagen in möglichst kurzer Frist zu sichern, geht die Kammer zur Tagesordnung über.“

Aus Italien.

Eröffnungen.

Lucca-Viareggio. Am 21. Dezember 1890 wurde diese 23 km lange Linie mit den Zwischenbahnhöfen Massarosa und Nozzano dem Verkehr übergeben; Bahnhof Lucca ist gemeinsam für Mittelmeer- und Adrianetz.

Neapel-Ottajano. Bereits am 15. Dezember 1890 fand eine Probefahrt statt, hauptsächlich um die schweren und eigenartigen Zugmaschinen für starke Steigung zu prüfen (bezüglich der Eröffnung liegt noch keine Mittheilung vor).

Cuneo-Ventimiglia. Nachdem die in Bau begriffene Strecke Vernante-Limone bereits am 30. Dezember vollendet war, wird noch der behördlichen Abnahme der Bahn entgegengesehen.

Benevento-Avellino. Die landespolizeiliche Abnahme und Eröffnung dieser Linie soll Mitte Februar d. J. stattfinden.

Avezzano-Roccasecca. Die Strecke Arce-Arpino soll im Monat März, Arpino-Sora im April d. J. eröffnet werden.

Sizilische Bahnen. Die Eröffnung der Theilstrecke Barcellona-Ollivierio (Messina-Patti-Cerda) ist für März, diejenige der Strecke Licata-Terranova (Syracus-Licata) für April d. J. in Aussicht genommen.

Betrieb.

Sizilisches Eisenbahnnetz. Bezüglich des Ergebnisses für das Betriebsjahr 1889/90 äusserte sich der Verwaltungsrath in der ordentlichen Hauptversammlung dahin, dass die den Betrieb bisher begleitenden weniger günstigen Umstände nur eine allmähliche Besserung in Aussicht stellten, obwohl das Unternehmen auf sicheren Füssen stände. Diese hemmenden Verhältnisse, durch welche die Einnahme so beeinflusst werde, dass sie noch hinter der im Betriebsvertrage vorgesehenen zurückstände, und welche nur mit der Zeit den Ertrag in geordnete Bahnen lenken würden, beruhten zum Theil auf dem Bau bezw. der Eröffnung neuer Linien und auf der Einführung wesentlicher Verbesserungen im Dienstbetrieb, welcher zur Zeit Uebergangsverhältnisse bedinge.

Finanzielle Resultate. Betriebseinnahme 9 611 590 Lire, Betriebsausgabe 8 322 616 L., Betriebsüberschuss 1 278 974 Lire; davon Rücklage zur laufenden Reserve 63 949 L., 5 prozentige Verzinsung des 15 Millionen Lire betragenden Aktienkapitales, 46 503 L. zur ausserordentlichen Reserve und 50 223 L. für Aufsichtsrath und Verwaltungsdirektoren, bleiben 398 300 L., unter Hinzurechnung des Uebertrages aus dem Vorjahre 416 690 L. Davon sollen 262 500 L. als Dividende vertheilt (Gesammtverzinsung 6⅓ %), 100 000 L. noch zu ausserordentlicher Reserve zurückgelegt und 54 190 L. auf neue Jahresrechnung vorgetragen werden.

Für das erste Halbjahr des laufenden Betriebsjahres 1890/91 (im Vergleich zur nämlichen Zeit des Vorjahres) stellten sich: mittlere Betriebslänge des Hauptnetzes auf 609 (609) km, des Nebennetzes auf 126 (111) km; Roheinnahme: Hauptnetz auf 4 084 044 (3 869 296) L., Nebennetz

369 394 (286 766) L.; kilometrische Einnahme auf 6 706 (6 354) L. für das Hauptnetz und auf 2 852 (2 585) L. für die Ergänzungslinien. Den Unterschied zu Gunsten des laufenden Betriebsjahres trägt bei dem Hauptnetz (+ 214 749 L.) fast allein die Frachtgutbeförderung (rund 203 000 L.), während auf den Nebenlinien (+ 72 628 L.) alle Verkehrszweige dabei betheiligt sind.

Die grossen Eisenbahnnetze und die Gewerbethätigkeit des Landes. Bezüglich der Lieferung von Eisenbahnbedarf werden einzelne Firmen von der Presse beschuldigt, dass sie angeblich nach Verdingung solcher Bedarfsstücke diese aus dem Auslande beziehen und hierdurch die Absicht der Regierung wie der grossen Bahnverwaltungen umgehen bezw. die binnenländischen Arbeits- und Gewerbeverhältnisse schädigen; einzelne Zeitungen haben sich zu einer Art Kreuzzug gegen solche Firmen entschlossen, indem sie dieselben namhaft machen wollen.

Mittelmeernetz, statistische Angaben. Während des Betriebsjahres 1889/90, für welches nach dem Jahresbericht in Nr. 4 S 37 d. Ztg. berichtet wurde, stieg die Baulänge von 4 707 km durch Eröffnungen (1/9. 1889 Robilante-Vernante 6 km, 15/9. 1889 Ceva-Priola 19 km) auf 4 732 km; hiervon maass das Hauptnetz 4 086 km (erst infolge Zutheilung der 21 km Agropoli-Castelnuovo Vallo), das Ergänzungsnetz 646 km; mittlere Betriebslänge 4 727 km; gegen das Vorjahr um 97 km gestiegen. Zugkilometer wurden durchlaufen 26 424 162, mehr um 93 820. Das Hauptnetz erbrachte Roheinnahme 115 072 625 L. (weniger um 861 092 Lire), das Nebennetz 6 528 488 L. (mehr um 3 410 855 L.); gesammtes Mehr um 2 256 501 L.; nach Verkehrszweigen: Personen 40 %, Gepäck, Hunde und Eilgut 8 %, beschleunigtes Frachtgut 3 %, Frachtgut 48 %, sonstige Verkehrseinnahmen 1 %. Kilometrische Einnahme: Hauptnetz 28 239 L., Nebenlinien 10 013 L., ganzes Netz 25 725 L. (Vorjahr 25 776 L.); kilometrische Ausgabe für das ganze Netz 16 820 L. (Vorjahr 16 930 L.). — Rollmaterial im Durchschnitt: Die 1 220 Lokomotiven durchliefen 31 039 363 km, die einzelne Maschine durchschnittlich 25 442 km; die 3 468 Personenwagen 122 323 659 km, der Wagen im Durchschnitt 35 272 km; die 924 Gepäckwagen liefen 30 753 194 km, der einzelne Wagen 33 282 km, und die 20 708 Güterwagen 260 029 224 km, somit der einzelne Wagen 12 557 km.

Annäherndes Ergebniss für Juli/Dezember 1890, das I. Halbjahr neuer Rechnung, waren 60 880 860 L., davon 57 160 028 L. auf den Linien des Hauptnetzes; kilometrischer Ertrag war auf dem Hauptnetz 13 989 L., Ergänzungsnetz 7 252 L. Nach Verkehrszweigen vertheilte sich der Ertrag auf Hauptnetz bezw. Nebenlinien: Personen 24 194 729 bezw. 1 391 230 L.; Gepäck und Hunde 1 101 608 bezw. 54 296 L.; Eilgut und beschleunigtes Frachtgut 5 868 378 bezw. 293 126 L.; Frachtgut 25 995 314 bezw. 1 982 179 L.

Einnahmen des Staates. Von volkswirthschaftlicher Bedeutung ist das Verhältniss des Voranschlages gegenüber den wirklich bezogenen Einkünften, da es bei richtigen Grundsätzen einen Rückschluss auf Handel und Verkehrsleben gestattet. Es wurden als Antheil des Staates für 1888/89 bei den Eisenbahnen veranschlagt 68 627 160 L., vereinnahmt 68 040 148 L. oder weniger 0,85 %; bei Post und Telegraphie veranschlagt 58 560 000 L., vereinnahmt 56 106 389 L. oder weniger 4,19 %. Für das Rechnungsjahr 1889/90 waren veranschlagt: Eisenbahnen 72 031 600 L., Post und Telegraphie 59 750 000 L.; vereinnahmt wurden bezw. 72 008 670 L. (oder 0,03 % weniger) und 57 751 540 L. (oder 3,34 % weniger). Bei den Eisenbahnen war der Voranschlag nach den erfahrungsmässigen Grundsätzen um 5,54 % erhöht, die wirkliche Einnahme steigerte sich indess um 6 %, bei der Post und Telegraphie wurde eine Steigerung um 2,03 % vorausgesetzt, betrug jedoch 2,92 %.

Eisenbahn Novara-Seregno, Betriebsüberlassung. In ausserordentlicher Hauptversammlung genehmigte die Gesellschaft den Betriebsüberlassungsvertrag nebst Abtretung des Betriebsmaterials an die Nord-Mailänder Eisenbahngesellschaft bis 1917, d. h. dem Zeitpunkt, an welchem der Staat in das Erwerbsrecht tritt. Bis zu kilometrischer Roheinnahme von 10 000 L. erhält Novara-Seregno 50 %, darüber hinaus 55 %; vorab werden jedoch für das Kilometer 3 000 L. zu Gunsten von Nord-Mailand abgezogen, während alle etwa eingehenden Beihilfssummen an Novara-Seregno fallen. Für das Betriebsmaterial ist ein Preis von rund 847 000 L. vereinbart. In namentlicher Abstimmung wurde der Betrag mit 1 750 gültigen Stimmen gegen 161 angenommen.

Hilfslinie dei Giovi. Auf schiedsrichterlichem Wege ist festgesetzt worden, dass diese Linie mit 1. Januar 1892 in die Reihe der Bahnen erster Kategorie und zum Hauptnetz übertritt. Nach Ansicht der Regierung sollte sie nur in zweiter Kategorie zählen; die Verwaltung der Mittelmeerbahnen hat nunmehr eine ihrem Wunsche entsprechende Entscheidung erlangt. Der Vorzug des Uebertrittes wird damit begründet, dass die vertragsmässige „Anfangseinnahme" erst nach Ablauf des zweiten vollen Betriebsjahres festgesetzt werden soll.

Parma-Spezia. Auf der Neubaustrecke Pontremoli-Guinadi hat die Unternehmerfirma, welche den grossen Tunnel von Borgallo erbaut, auf Grund besonderen Vertrages einen vorläufigen Betrieb eingerichtet, dessen Ertrag der Firma zufliesst, während der Tunnelbau dabei wesentliche Erleichterungen erfährt.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Stempelberechnung bei Lieferungsverträgen über zum Eisenbahnbetriebe bestimmte Betriebsmaterialien.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Telegraphenkabel, welche Klägerin dem Fiskus zu liefern hatte, waren für den Betrieb der Staatseisenbahn-Verwaltung bestimmt, also zum Gebrauch als gewerbliche Betriebsmaterialien bestimmt; ebenso sind es Mengen von Sachen, welche nach Gewicht, Maass und Zahl gehandelt zu werden pflegen, wennschon sie nach einer bestimmten Konstruktion angefertigt werden müssen. Somit war für sie die Tarifbestimmung des Preussischen Stempelgesetzes vom 7. März 1822 durch das Reichsgesetz vom 1. Juli 1881 § 11 ausser Kraft getreten; sie ist aber nicht wieder in Kraft getreten durch die Abänderung des letzteren in dem Reichsgesetz vom 29. Mai 1885. Der Vertrag ist also frei vom Landesstempel, ebenso wie das in demselben normirte Kompromiss auf Schiedsrichter nach § 11; ebenso bezüglich der zu liefernden Eisenbahnschwellen; stempelfrei ferner der Vertrag über die Lieferung von 2 Treibachsen je mit 2 Radsternen nach Zeichnung A, 2 Kuppelachsen je mit 2 Radsternen nach Zeichnung A, eine Treibachse mit 2 Radsternen nach Zeichnung B, eine Kuppelachse mit 2 Radsternen nach Zeichnung B, eine Laufachse mit 2 Radsternen nach Zeichnung C, ein Radstern nach Zeichnung D nach der Anmerkung zum Tarif 4 B des Reichsgesetzes vom 29. Mai 1885. Die Anmerkung ist anzuwenden, wenn auch nur einzelne Sachen den Gegenstand des Vertrages bilden, diese aber nach den herrschenden Anschauungen des Verkehrs zu den vertretbaren Sachen gehören. Die in der Anmerkung zum Tarif vom 29. Mai 1885 aufgeführten Mengen von Sachen sind mit den im Tarif 4 a des Gesetzes vom 1. Juli 1881 gedachten ‚Mengen von solchen Sachen oder Waaren jeder Art, die nach Gewicht, Maass und Zahl gehandelt zu werden pflegen' (d. h. von vertretbaren Sachen im eigentlichen Sinne) nicht zu identifiziren; vielmehr sind darunter grössere Quantitäten solcher gleichartiger Sachen zu verstehen, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit und dem Willen der Kontrahenten als unter einander völlig gleichwerthige und daher insoweit auch vertretbare in Betracht kommen, ohne dass dabei auf das einzelne Stück als solches irgend ein Gewicht gelegt wird. Und dabei ist es auch ohne Erheblichkeit, ob die Gattung, welcher die fraglichen Sachen angehören, durch beigefügte besondere Merkmale weiter oder enger begrenzt ist, wenn nur diese Merkmale gleicherweise bei allen Stücken derselben zutreffen. Hier handelte es sich um gegossene Herzstücke aus Martinstahl, um Kreuzstücke aus solchem mit genau bestimmten Neigungen nach Zeichnungen; ferner um Flussstahl-Scheibenräder nach Zeichnungen, um vorgedrehte Dampfkolben nach Zeichnungen, die von einem inländischen Fabrikanten herzustellen waren. Stempelfrei." (Erk. des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 26. September 1889; Bolze, Praxis des Reichsger., Bd. VIII S. 305.)

Personalnachrichten.

Preussen.

Die Eisenbahndirektoren Büte in Magdeburg und Brosius in Hannover sind nach den Vereinigten Staaten von Amerika entsandt, um sich über Neuerungen im dortigen Verkehrswesen zu informiren und die Möglichkeit ihrer Uebertragung auf Deutsche Verhältnisse zu studiren. Vor einiger Zeit sind zu gleichem Zwecke der bisherige Leiter der Bauten an den Weichselbrücken, Eisenbahndirektor Mackensen, von Dirschau, und einige andere Preussische Beamte zur Abnahme von Eisenbahnbauten nach Argentinien beurlaubt worden.

Preussische Staatsbahnen.

Der Regierungsbaumeister Voss ist von Aachen zur Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau und der Regierungsbaumeister Schellhaas von Köln nach Neunkirchen versetzt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Theilweise Schliessung einer Station.

Entlastung des Stettiner Bahnhofes in Berlin während des Umbaues desselben. Um den Stettiner Güterbahnhof zu Berlin während seines mit dem 1. März d. J. beginnenden Umbaues theilweise zu entlasten, wird es erforderlich, denselben voraussichtlich auf sechs Monate für die Annahme und Auslieferung der nachstehenden Güter in Wagenladungen zu schliessen: Bretter, Bohlen, Balken, Ziegelsteine, Kalk, Kalksteine, Kies, Dünger, landwirthschaftliche Maschinen und Möbel-Transportwagen. Die Annahme und Auslieferung dieser Güter wird vom 1. März d. J. ab auf dem Nordbahnhofe hierselbst erfolgen. (306G)

Berlin, den 11. Februar 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

K. Württ. Staatseisenbahn. Wegen Eisbildung im Hafen von Bregenz ist der Trajektverkehr Friedrichshafen-Bregenz gestern Abend eingestellt worden.

Die Dauer der Verkehrsstörung hängt von der Witterung ab.

Stuttgart, den 12. Februar 1891. (307)

Infolge von Schneeverwehungen ist die Nebenbahn Garnsee - Lessen vom 12. d. Mts. Vormitt. bis auf weiteres gesperrt.

Unter Bezugnahme auf § 14, 4 des Uebereinkommens, betr. die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, bringen wir Vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Bromberg, den 15. Februar 1891. (308)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Die Station Alsenz der Pfälzischen Eisenbahnen ist mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif für Torfstreu von Helenaveen, Station der Niederländischen Staatsbahn, nach Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen einbezogen worden. Die Frachtsätze betragen 1,13 bezw. 0,76 *M.* für 100 kg.

Köln, den 11. Februar 1891. (309)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. (Heft 7 vom 1. März 1890.) Am 15. d. Mts. tritt für die Verkehrsbeziehung Rodingen-Meppen ein Frachtsatz des Spezialtarifs III im Betrage von 10,66 *M.* für 1000 kg in Kraft.

Köln, den 13. Februar 1891. (310)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederländischer Verkehr mit Basel, Waldshut etc. und Niederländisch-Schweizerischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. bis auf weiteres wird der Artikel „Kokosbutter" in die für Kokosöl bestehenden Ausnahmetarife aufgenommen.

Köln, den 13. Februar 1891. (311)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Kohlenverkehr. Am 1. März d. J. tritt zum Heft VI (Kohlenverkehr mit Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen) der Nachtrag III in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Beuron, Fridingen a. d. Donau, Gutenstein b. Sigmaringen, Hausen i. Thal, Inzigkofen b. Sigmaringen, Mühlheim a. d. Donau, Nendingen b. Tuttlingen und Thiergarten a. d. Donau, ermässigte Frachtsätze für die Stationen Herbertingen, Mengen W. B., Saulgau, Scheer, Sigmaringen W. B. und Sigmaringendorf, sowie theilweise erhöhte Frachtsätze für die Stationen Aichstetten, Friesenhofen, Gebrazhofen, Isny, Leutkirch, Marstetten - Aitrach, Thannheim und Unterzeil der Württembergischen Staatseisenbahnen, ferner Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Nierenhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und ermässigte Frachtsätze für die Zeche Charlotte ver.

Die in dem Nachtrage enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der Württembergischen Staatseisenbahnen finden gleichzeitig Anwendung im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Badischen Staatseisenbahnen.

Die erhöhten Frachtsätze treten erst am 15. April d. J. in Kraft. Abdrücke des Nachtrags sind bei den Verbandsstationen zu haben.

Köln, den 12. Februar 1891. (312)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Vom 20. d. Mts. ab werden die Stationen Erlangen, Feucht, Ludwigstadt und Roth der Bayerischen Staatsbahn sowie die Station Randerath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 14. Februar 1891. (313)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rohseideverkehr zwischen Crefeld einerseits und Chur und Zürich andererseits. Die Frachtsätze für die Beförderung von Rohseide und Cocons zwischen Crefeld und Chur treten am 1. April d. J. ausser Kraft. Von diesem Tage ab finden die in dem Heft 1 des Gütertarifs für den Norddeutsch-Schweizerischen Verband vom 1. November 1890 für die genannte Verkehrsbeziehung enthaltenen höheren Frachtsätze Anwendung.

Köln, den 13. Februar 1891. (314)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Hannover - Bayerischer Verkehr. Am 15. Februar treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Stammholz im Verkehre zwischen den Stationen Deisenhofen und Sauerlach der Bayerischen Staatsbahnen einerseits und den diesseitigen Stationen Eisleben, Nordhausen, Oberröblingen, Querfurt und Sangerhausen andererseits in Kraft. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die genannten Stationen.

Frankfurt a/M., den 12. Febr 1891. (315)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II — Heft 1. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag II in Kraft mit Erweiterungen bezw. Aenderungen des Klassentarifs, der Ausnahmetarife Nr. 10 Cement, Nr. 28 Thon und Nr. 39 A Eisenerze, ferner mit einem neuen Ausnahmetarif Nr. 41 für Zinkerze. Druckabzüge dieses Nachtrags können von den Verbandstationen bezogen werden.

Breslau, den 14. Februar 1891. (316)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. März l. J. gelangt der Nachtrag VI zum **Bayerisch - Oesterreichischen Gütertarif**, Theil II, Tarifheft Nr. 3 vom 1. April 1880 zur Einführung.

München, den 10. Februar 1891. (317)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Für den **Bayerisch - Württembergischen Güterverkehr** gelangt am 1. April l. J. ein neuer Tarif zur Einführung, welcher zum Theil ermässigte, zum Theil aber auch erhöhte Frachtsätze enthält.

Hierdurch wird der Tarif vom 1. April 1886 sammt Nachträgen und den im Verfügungswege zur Einführung gelangten Frachtsätzen aufgehoben.

München, den 9. Februar 1891. (318)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. März l. J. gelangt der Nachtrag II zum **Oesterreichisch - Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarif**, Theil III Heft 1 vom 1. März 1890 (Getreideverkehr) zur Einführung.

München, den 8. Februar 1891. (319)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Altona - Magdeburg. Der im Gütertarif zum vorbezeichneten Verkehr bestehende Ausnahmetarif 4 für *rohe Bergprodukte und Kieserit zur überseeischen Ausfuhr* bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger *von* den Stationen Aschersleben, Egeln, Schönebeck und Stassfurt des Direktionsbezirks Magdeburg *nach* den Stationen Altona/Ottensen und Hamburg des Direktionsbezirks Altona wird am *1. April* d. J. aufgehoben. Ueber die hiermit verbundene Frachterhöhung ertheilen auf Anfrage die betreffenden Güterabfertigungsstellen sowie das hiesige Tarifbüreau nähere Auskunft.

Altona, den 15. Februar 1891. (320)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Italienischer Verband. Am 1. April 1891 wird eine neue Auflage des Kohlen - Ausnahmetarifs Deutschland-Italien vom 1. August 1878 herausgegeben werden.

Der neue Tarif (Preis 0.40 *M.*) enthält

ausser anderen, zum Theil nur geringfügigen Taxherabsetzungen, für sämmtliche Stationen des Rheinisch-Westfälischen Gebiets im Verkehre über den Gotthard ermässigte Frachtsätze.

Neu hinzugetreten ist die Station Würselen des Direktionsbezirks (linksrh.) Köln. Die Frachtsätze für Karlingen und Stieringen-Wendel der Elsass-Lothringischen Bahnen werden aufgehoben, weil die an diese Stationen bisher angeschlossen gewesenen Gruben anderweite Anschlüsse an Spittel bezw. Kochern erhalten haben. Ferner ist die Station Hungen der Oberhessischen Bahn wegen mangelnden Verkehrs gestrichen worden.

Das Verzeichniss der Anschlusszechen ist in Fortfall gekommen.

Etwa gewünschte Auskunft ertheilt das Centralabrechnungsbüreau für den Deutsch-Italienischen Verband in Strassburg.

Strassburg, den 11. Februar 1891. (321)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Thüringisch-Bayerischer Verband. Am 15. Februar d. J. treten für Europäisches Stammholz des Ausnahmetarifs 2 von Deisenhofen und Sauerlach nach Delitzsch, Erfurt, Nordhausen und Weimar (Pr. Staatsb. u. W. G. B.) ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft wird von den genannten Stationen ertheilt.

Erfurt, den 13. Februar 1891. (322)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Getreideverkehr von Stationen der I. K. K. priv. Donaudampfschifffahrt nach Süddeutschland (A.-T. II vom 1. August 1886). Mit Wirksamkeit vom 1. April l. J. treten die sämmtlichen mit Umschlag in Wien Donauquaibahnhof gültigen Frachtsätze ausser Kraft.

München, den 11. Februar 1891. (323)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der I. K. K. priv. Donaudampfschifffahrt nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz (A.-T. V vom 20. September 1886). Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. treten die sämmtlichen mit Umschlag in Wien Donauquaibahnhof gültigen Frachtsätze ausser Kraft.

München, den 11. Februar 1891. (324)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr; Pflaumen-Ausnahmetarif Donau-Süddeutschland vom 20. September 1888. Mit Wirksamkeit vom 1. April l. J. treten sämmtliche mit Umschlag in Wien Donauquaibahnhof gültigen Frachtsätze ausser Kraft.

München, den. 12. Februar 1891. (325)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband** (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) gelangt mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Graphit, unreinen (erdig), roh, oder geschlemmt oder gemahlen, von den Stationen Budweis und Weleschin-Krumau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen zur Einführung.

München, den 8. Februar 1891. (326)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangt der **Nachtrag IX zum Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif, Tarifheft III vom 1. April 1879,** zur Einführung.

München, den 5. Februar 1891. (327)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Vom 29. März d. J. n. St. treten in dem Getreidetarif von Stationen der Orel-Witebskbahn über Smolensk-Baranowitschi-Bialystock-Grajewo nach Königsberg etc. vom 8./20. November 1890 die Frachtsätze von Station Brjansk nach Königsberg, Pillau, Memel ausser Kraft. Von diesem Zeitpunkte bestehen von dieser Station über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel direkte Frachtsätze nur über die Route Smolensk-Brest-Grajewo.

Direktion. (H&V 328)

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, Staatsbahnverkehre Altona-, Berlin-, Breslau-, Bromberg-, Frankfurt a/M.- und Magdeburg-Erfurt. Vom 20. Februar d. J. ab findet der Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel, Erden, Kartoffeln etc. und Rüben etc. auch im Lokal- und direkten Verkehre der Arnstadt-Ichtershausener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn, sowie im direkten Verkehre der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 14. Februar 1891. (329)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. März d. J. tritt ein neues Gütertarifheft Nr. 5, den Verkehr zwischen den Stationen der Sächsischen Staatsbahnen einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover ab Wilhelmshöhe südlich, des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. ab Dingelstädt und Allendorf a/W. südlich, der Oberhessischen Bahnen und der Main-Neckarbahn andererseits umfassend, in Kraft, wodurch zumeist Frachtermässigungen und nur in vereinzelten Fällen geringfügige Frachterhöhungen herbeigeführt werden. Soweit das letztere der Fall ist, behalten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 14. April d. J. Geltung. Aufgehoben wird hierdurch das Mitteldeutsche Gütertarifheft Nr. 5 vom 1. November 1886 nebst sämmtlichen Nachträgen. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch der Tarif zu dem darauf vorgedruckten Preise erhältlich ist.

Erfurt, den 13. Februar 1891. (330)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zur Beseitigung von Zweifeln bei der Ermittelung von Frachtsätzen im Güterverkehr mit den **Berliner Bahnhöfen** und den Stationen der **Berliner Ringbahn** wird darauf hingewiesen, dass die neben den einschlägigen Lokal- und direkten Gütertarifen herausgegebenen Sonder-Tarifhefte für den **Berlin-Ostdeutschen, Berlin-Norddeutschen, Berlin-Westdeutschen, Berlin-Mitteldeutschen** und **Berlin-Südwestdeutschen Güterverkehr** mit Rücksicht auf ihre bevorstehende Wiederbeseitigung die in neuerer Zeit eingetretenen Abänderungen und Ergänzungen der Frachtsätze und tarifarischen Bestimmungen theilweise nicht mehr enthalten. Insbesondere sind im Berlin-Ostdeutschen Tarifhefte die Aenderungen bezw. vereinzelten Erhöhungen nicht mehr berücksichtigt, welche durch den am 1. Januar d. J. erschienenen Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Preussischen Staatsbahnen und der Altdamm-Colberger Eisenbahn eingetreten sind.

Die Wiederbeseitigung der vorbezeichneten Berliner Sondertarife ist in Aussicht genommen worden, weil für die Folge sämmtliche Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen — getrennt von den übrigen Stationen — in den Gütertarifen für den Binnenverkehr der in Berlin einmündenden Eisenbahnen und für den Wechselverkehr derselben mit den Stationen der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen Aufnahme finden werden.

Bei Durchführung dieser Maassnahmen, die gelegentlich der Neuherausgabe der betreffenden Tarife stattfindet, und besonders bekannt gemacht werden wird, werden die beim Aufsuchen von Frachtsätzen der einzelnen Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen hervorgetretenen Schwierigkeiten beseitigt, welche seiner Zeit zur Einführung der Berliner Sondertarife Anlass gegeben haben, und entfällt damit das Bedürfniss für deren weitere Beibehaltung.

Berlin, den 6. Februar 1891. (G 331)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Pfalz. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. wird die Station Wemmetsweiler mit den für die Station Itzenplitz bestehenden Frachtsätzen in den Tarif für den bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Köln, den 16. Februar 1891. (332)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr. Für Papier aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Krakau, Podgórze		
Plaszow, Podgórze		
Bonarka	1,99 *M.*	—
Nach Schönpriesen-Umschlag von		
Krakau, Podgórze		
Plaszow, Podgórze .		
Bonarka	1,94 „	—
Nach Dresden-Elbkai von		
Krakau, Podgórze		
Plaszow, Podgórze		
Bonarka	2,39 „	2,12 *M.*

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 12. Februar 1891. (333)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Eisenbahnverband. (Aufhebung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eisen und

Stahl, Eisenwaaren und Stahlwaaren.) Am 31. März 1891 tritt der in dem Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahnverband bestehende Ausnahmetarif Nr. 5 für die Beförderung von Eisen u. Stahl, Eisenwaaren und Stahlwaaren mit allen auf diesen Ausnahmetarif bezüglichen Bestimmungen und Frachtsätzen ausser Kraft.

Wien, den 12. Februar 1891. (334)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
namens der Verbandsverwaltungen.

Anhang zum Breslau - Sächsischen Verbande, Gütertarif Theil II. Einführung eines Nachtrages III. Mit 1. März 1891 tritt zum rubrizirten Anhange ein Nachtrag III in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Neue Frachtsätze für die Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen Altchemnitz, Cunewalde, Grünstädtel, Halsbrücke und Kappel, sowie ermässigte Frachtsätze für die Stationen Ebersbach trans. und Warnsdorf trans.
2. Berichtigungen und Ergänzungen.

Dieser Nachtrag ist bei der Königl. Eisenbahndirektion in Breslau, der Königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden und durch die gefertigte Centralverwaltung zu beziehen.

Wien, am 13. Februar 1891. (335)
Die Centralverwaltung
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd - Norddeutschen Verbindungsbahn.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II. Einführung des Nachtrages II zu Theil II Heft 1. Mit 1. März 1891 tritt der Nachtrag II Heft 1 vom 1. Oktober 1890 in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aufnahme von Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Hronow (St. E. G.) und Breslau (Freib. Bhf.).
2. Aufnahme der Station Schimischow (D. B. Breslau) in den Ausnahmetarif Nr. 10 (Cement).
3. Neuer Ausnahmetarif Nr. 28 für Thon etc.
4. Aufnahme mehrerer Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 39 A (Eisenerze etc.).
5. Neuer Ausnahmetarif Nr. 41 (Zinkerze 10 000 kg).
6. Ergänzung des Kilometerzeigers.
7. Ergänzung des Nachtrages 1.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Königl. Eisenbahndirektion Breslau zu beziehen.

Wien, den 13. Februar 1891. (336)
K. K. priv. Oesterreich. Nordwestbahn, namens der betheiligten Oesterreichischen Bahnen.

Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen der Königl. Sächs. Staatsbahnen und Reichenberg S. N. D. V. B. vom 20/3. 1889. Einführung eines Nachtrages II. Mit 1. März 1891 tritt zum rubrizirten Tarife ein Nachtrag II in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Neue Frachtsätze für 10 000 kg nach den Stationen der Strecke Bautzen-Königswartha und den Stationen Dahlen und Scheibe sowie ermässigte Frachtsätze für Jahresmengen von $2^1/_2$ Millionen Kilogramm nach Ebersbach trans. und Warnsdorf trans.
2. Aenderungen und Ergänzungen.
3. Kilometerzeiger.

Dieser Tarifnachtrag ist bei der Königl. Eisenbahndirektion in Berlin und durch die gefertigte Centralverwaltung zu beziehen.

Wien, den 13. Februar 1891. (337)
Die Centralverwaltung
der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Rumänisch - Süddeutscher Eisenbahnverband. Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg. Aufhebung der Ausnahmetarife für Eisen etc. Mit 31. März 1891 treten in den oben bezeichneten Verkehren die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren ausser Wirksamkeit und zwar:

1. im Rumänisch-Süddeutschen Eisenbahnverband der Ausnahmetarif Nr. 2;
2. im Güterverkehre Rumänien-Lindau und Vorarlberg der Ausnahmetarif Nr. 3.

Wien, am 12. Februar 1891. (338)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Einführung des XXVII. Nachtrages zum Theil II des Verbandstarifes. Am 20. März a. St./1. April n. St. 1891 tritt der XXVII. Nachtrag zum Theil II des Tarifes vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 in Kraft.

Derselbe enthält die Aufhebung des Tarifes hinsichtlich des Verkehrs mit Stationen der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Exemplare des Nachtrages können bei den betheiligten Bahnverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 17. Februar 1891. (339)
K. K. priv. Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- etc. Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und des Direktionsbezirks Breslau. An Stelle des bisherigen Tarifs für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. März 1888 tritt am 1. April d. J. ein neuer Tarif in Gültigkeit, welcher zum grossen Theil Ermässigungen für einige Verkehrsbeziehungen und Wagenklassen, jedoch auch Erhöhungen enthält.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen.

Breslau, den 14. Februar 1891. (340)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Lieferfristen.

Niederländisch-Italienischer Verkehr. Nachdem die Gotthardbahn, in Vollziehung des Schweizerischen Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890, vom 1. Januar 1891 an den Frachtgüterdienst an Sonn- und Festtagen eingestellt hat, werden die Lieferfristen für gewöhnliche Frachtgüter, welche an einem Sonn- oder Festtag sich auf der Gotthardbahn befinden, um einen Tag verlängert.

Als Festtage im Sinne des Vorstehenden gelten: Neujahrstag, Charfreitag, Auffahrtstag und Christtag.

Köln, den 14. Februar 1891. (341)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

---

6. Verdingungen.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Die Lieferung von:

202,8 t Universaleisen,
234,4 t ⌶ - Eisen,
85,9 t ⊏ - Eisen,
194,7 t ∟ - Eisen und
42,4 t Blechen, Eisen-

soll im Wege öffentlicher Verdingung vergeben werden.

Hierzu wird ein Termin auf Dienstag, den 24. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserem Direktionsgebäude anberaumt.

Angebote, mit der Aufschrift „Angebot auf Walzeisen" versehen, sind verschlossen bis zur Terminstunde an uns einzureichen.

Nachweisungen und Lieferungsbedingungen können gegen Einsendung von 50 ₰ von uns bezogen werden.

Der Zuschlag wird spätestens am 2. März d. J. ertheilt.

Oldenburg, den 8. Februar 1891. (B342)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Main - Neckar - Bahn. Die Lieferung von 1 000 t Lokomotivkohlen (beste gemischte Förderkohle mit ungefähr 50 % Stücken nicht unter Faustgrösse) soll durch öffentliche Submission vergeben werden. Zu liefern sind wöchentlich 25 Doppelwagen zu je 10 000 kg. Die für diese Lieferung maassgebenden Bedingungen sind von unserem Sekretariat gegen portofreie Anfrage für 40 ₰ erhältlich.

Angebote mit der Aufschrift:
„Lokomotiv-Kohlenlieferung für die Main-Neckar-Bahn betreffend"
sind bis zum 20. l. Mts., 11 Uhr Vormittags portofrei an uns einzusenden. Dieselben sollen versiegelt sein und enthalten:

1. den Preis pro Tonne frei Waggon-Zeche,
2. die Zechenfracht,
3. die Fracht bis Darmstadt M. N. B.,
4. Nachweise über die Heizkraft der Kohle.

Die Beförderung soll, sofern über Frankfurt dieselben Frachtsätze wie über eine andere Linie hierher bestehen, über Frankfurt und Main-Neckar-Bahn stattfinden.

Zu der angegebenen Zeit wird die Eröffnung der Angebote in unseren Geschäftsräumen dahier stattfinden und sind die Bewerber eingeladen, derselben anzuwohnen.

Darmstadt, den 9. Februar 1891. (343)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Oeffentliche Ausschreibung von:

a) 1 748 t, Flussstahlschienen des Normalprofils,
b) 1 850 St. eichenen, 26 500 St. kiefernen Bahnschwellen und 509 St. eichenen Weichenschwellen.

Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Freitag, den 27. Februar d. J. und zwar für a) Vormittags 11 Uhr, für b) Vormittags $11^1/_2$ Uhr versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Materialien-

büreau hier, Brüderstrasse Nr. 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, und können auch gegen Einsendung von je 50 ₰ für a) und b) unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 13. Februar 1891. (344)
Materialienbüreau.

Verding von Telegraphenmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1891/92 erforderlichen

62 500 kg verzinkten Eisendraht (Leitungsdraht),
16 500 m Guttaperchadraht,
11 550 Stück Isolatoren mit und ohne Stützen,
5 140 „ Kupferpole,
10 600 „ Zinkpole,
42 000 Rollen Morsepapier,
2 000 kg Bittersalz,
6 700 „ Kupfervitriol,
1 660 Satz Batterie-Elementengläser,
2 300 Flaschen Morsefarbe,
330 „ Klauenöl

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 1 *M.* bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 26. Februar 1891, Vormittags 11 Uhr statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 14. März 1891.

Magdeburg, den 9. Februar 1891. (345)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung auf Lieferung von Weichen und Weichenmaterialien. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

a) 1 Stück doppelten Kreuzungsweiche 1:9,
4 Stück einfachen Kreuzungsweichen 1:9,
5 Stück einfachen Weichen 1:9,
b) 33 Stück Flussstahl - Herz- und Kreuzungsstücken,
c) 34 Stück Weichenzungenschienen,
d) 38 „ Radlenkern und
e) 294 „ verschiedenen Unterlagsplatten.

Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis spätestens zum Verdingungstermine am Sonnabend, den 28. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und posttrei an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 2 *M.* bezw. von 1 *M.* für die unter a und b und je 30 ₰ für die unter c bis e bezeichneten Gegenstände unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, den 14. Februar 1891. (346)
Materialienbüreau.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung und Aufstellung der Ueberdachungen der Treppen an der Fusswegs-Unterführung im Bahnhofe Ludwigshafen a/Rh. soll auf dem Wege des öffentlichen Angebots vergeben werden.

Das Gewicht der Eisenkonstruktionen beträgt:

a) an Schmied- und Walzeisen für die Sparren, Pfetten etc. ungefähr . . . . 4,8 t,
b) an Schmied- und Walzeisen für die Glaswände nebst Sockel mit Gesimsen . . . . 3,5 t,
c) an Gusseisen für die Säulen . 5,4 t;

ferner sind erforderlich

180 qm verzinktes Wellblech,
123 „ weisses Glas,
83 lfd. m Kändel und Abfallrohre aus Zinkblech.

Pläne und Bedingungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direktion zur Einsicht offen und werden auch auf postfreie Bestellung gegen Erstattung von 3 *M.* abgegeben.

Die Angebote für die vollständig fertige Herstellung, in einer Summe ausgedrückt, sind an unsere Adresse mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Ueberdachungen in Ludwigshafen"

spätestens bis zum 26. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, einzureichen.

Der Termin zur Fertigstellung der Ueberdachungen ist auf 15. Juni 1891 festgesetzt.

Ludwigshafen a/Rh., den 14. Februar 1891.
Die Direktion. (347)
von Lavale.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Decimalwaagen und Gewichte, Fenstervorsetzer und Kiessiebe von Winkeleisen mit Drahtgeflecht oder Gewebe, Gepäckkarren, Güterbodenkarren, Erdkarren, Vieh - Laderampen, Oberbau-Geräthe, Winden, Hammer- und Hackenstiele aus Hickoryholz, Fackellampen, Harzfackeln, Pechkränze, Krahn-, Anker-, Schiffs- und Holzwagenketten etc. etc.
Theodor Keseling, Düsseldorf.

Betriebsdirector gesucht.

Für unsere Strassenbahn St. Johann-Malstatt-Burbach-Louisenthal, welche in diesem Jahre noch einige Erweiterungen erfahren wird, suchen wir einen, vorwiegend maschinentechnisch gebildeten, Director, der insbesondere auch die Verhandlungen mit den Behörden zu führen haben würde.

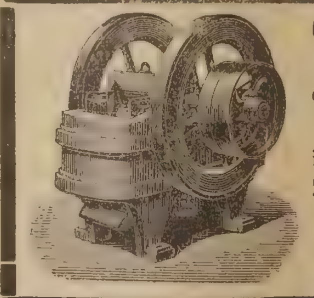
Gehalt 4000 *M.* jährlich und freie Wohnung.

Antritt thunlichst bald; die Stellung ist bei genügender Leistung eine dauernde. — Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissen an uns direct erbeten.

Hannover, 14. Februar 1891.
Localbahn-Bau- & Betriebs-Gesellschaft zu Hannover. Hostmann & Co.

Felten & Guilleaume, Carlswerk. Mülheim Rh.

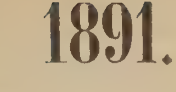
Das Carlswerk
fabrizirt für Eisenbahnbedarf
Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht
und Drahtlitzen
für Telegraphen- u. Signalleitungen
Zugbarrièren, Einfriedigungen,
Bindezwecke etc.
Drahtkordeln für Läutewerke.
Verzkt. Stahl-Stachelzaundraht
nebst allem Zubehör
Drahtseile aller Art
für Aufzüge, Winden, Krahnen.
Zugseile für schiefe Ebenen,
Drahtseile für Seilbahnen,
Telegraphen-, Telephon- und Elektrisch-Licht-Kabel.
Felten & Guilleaume
Rosenthal, Cöln a/Rhein
Mechan. Bindfadenfabrik und Hanfseilerei.



GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten:
Steinbrechmaschinen
in bewährter Construction und solidester Ausführung
zur Herstellung von Strassenschotter.
Hartguss Brechbacken
nach mehr als 600 Modellen.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 15.



Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 28 Mk. praenumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis

für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:

Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 21. Februar 1891.

Inhalt:

Lokomotiven und Fahrpläne.

Die Ausführungen des in Nr. 10 d. Ztg. unter gleicher Ueberschrift enthaltenen Artikels, gegen deren Richtigkeit schon die Redaktion Einwendungen erhebt, beruhen zum Theil auf Annahmen und Anschauungen, welche mit der Praxis nicht in Einklang stehen und vernachlässigen vor allem den Kostenpunkt. Bei der grossen Wichtigkeit des Gegenstandes für die wirthschaftlichen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes sei es daher gestattet, diese Ausführungen weiter zu besprechen und die Sache selbst weiter auszuführen, und zwar zunächst in betreff des Personenverkehres. Es ist wirklich zu verwundern, dass sich die alte Mär von den „leichten Englischen Schnellzügen" bei uns noch immer erhält, trotzdem diese Züge in England selbst wenigstens von den Hauptstrecken seit mindestens 10 Jahren verschwunden sind und recht schweren Schnellzügen Platz gemacht haben. Das Durchschnittsgewicht dieser Schnellzüge wird bei der in Englischen und Amerikanischen Fachschriften seit längerer Zeit behandelten Streitfrage über die Güte der Lokomotiven zu durchschnittlich 250 t angenommen. Der berühmte Schottische Schnellzug der Great Northern & North Eastern Bahn, welcher in $8^1/_2$ Stunden von London nach Edinburg fährt, hat mindestens 12 Wagen = 36 Achsen und wiegt besetzt ohne Lokomotive mindestens 195 t, in der Regel aber 200 t. Die nur wenig langsamer fahrenden anderen Schnellzüge dieser Strecke sind oft 15 und mehr Wagen stark, also rund 250 t schwer.

Wie es gemacht wird, diese Züge mit ungekuppelten Lokomotiven so „schneidig" zu fahren, haben wir in Nr. 38 S. 391 vor. Jahrg. d. Ztg. angegeben.

Auf der London-Brighton Bahn erreicht das Gewicht der nach und von London Bridge fahrenden Züge oft 300 t. Wenn andere Schnellzüge leichter sind, so liegt das an dem geringeren Verkehr, nicht aber an der Leistungsfähigkeit der Englischen Lokomotiven; letztere muss vielmehr nach den angegebenen Ziffern beurtheilt werden. Der von dem Herrn Verfasser hervorgehobene „Ueberschuss an Lokomotivkraft" ist bei diesen Leistungen, welche dauernd 800 und mehr Pferdestärken erfordern, nicht vorhanden; es wird vielmehr mit möglichst gleichmässiger Anstrengung der Lokomotiven gefahren, z. B. bei 80 km Durchschnittsgeschwindigkeit auf längeren Steigungen von 1:200 mit etwa 60—65 km, auf ebenen Strecken mit etwa 85, auf Gefällen von 1:200 mit 105—110 km und mehr. Also kein „Ueberschuss" an Lokomotivkraft, sondern möglichst zweckmässige Ausnutzung derselben. Die Ueberlegenheit der Englischen Schnellzüge über die unsrigen besteht also nicht, wie der Herr Verfasser meint, in den leichteren Zügen, sondern in der grossen Leistungs-

fähigkeit der Lokomotiven und der Art des Fahrens. Das „Beherrschen" des schweren Zuges (ein etwas dunkler Ausdruck, welcher zum Lokomotivdienst wenig passt), macht dem Englischen Führer keine Sorge, da seine Maschine kräftig, seine Kohlen gut und seine Bremse zuverlässig ist.

Tendermaschinen und zwar meist recht schwere, werden in England, entgegen der Meinung des Herrn Verfassers, ebenso wie bei uns, nur im Vorortverkehr usw., nicht aber für die Personenzüge der Hauptbahnen verwendet. Für Güterzüge ist allgemein die dreifach gekuppelte Lokomotive mit oder ohne besonderen Tender in Gebrauch, die alte „Scheermaschine" aber nur noch ausnahmsweise.

Da unsere Schnellzüge nach dem vorstehenden wohl kaum schwerer als die Englischen sind, so liegt zu weiterer Theilung derselben um so weniger Veranlassung vor, als unser Personenverkehr kaum seine Betriebskosten deckt und letztere durch die Theilung bedeutend wachsen würden. Die hohen und im Verhältniss zu den Einnahmen stets wachsenden Betriebskosten sind überhaupt eine sehr bedenkliche Folge unserer jetzigen Eisenbahnwirthschaft und dürften, wenn darin nicht Wandel geschaffen wird, zu unhaltbaren Zuständen führen.

Dagegen sollte man die Leistungen der Lokomotiven vermehren und dieselben so bauen, sowie die Hauptgeleise so legen, dass die nachgerade unleidlichen Beschränkungen der Fahrgeschwindigkeit fallen können. Wenn man, wie Verfasser dieses, seit Jahren mit angesehen hat, wieviel zur Beschränkung der Geschwindigkeit und wie wenig zur Förderung der Züge gethan worden ist, so muss man sich wundern, wie rasch unsere Schnellzüge noch fahren.

Im Schnellzugbetriebe können wir von den Engländern noch vieles lernen, wie Herr Brunner vor kurzem in dieser Zeitung treffend ausgeführt hat.

Anders ist es mit dem Güterverkehr; hier sollte man den Englischen Betrieb mit kurzen Zügen nur dann nachahmen, wenn man zu Englischen Tarifen zu gelangen wünscht; Verringerungen der Betriebskosten sind dagegen nur nach Amerikanischem Beispiele durch möglichst vollständige Ausnutzung der Zugkraft möglichst grosser Lokomotiven zu erreichen, da die Unterhaltungs- und Betriebskosten, entgegen der Anschauung des Herrn Verfassers, mit der Leistung nur in sehr geringem Maasse zunehmen. Für das Rangiren sind, wenn die Geleise nur lang genug sind, eine geringere Anzahl langer Züge besser, als eine grosse Zahl kurzer, da die Störungen des Rangirens durch die Ein- und Ausfahrt der Züge wesentlich nur von der Anzahl derselben abhängt. Auf Bahnhöfen, wie Frintrop, ist es überhaupt gleichgültig, wie lang die Züge sind. Die „leichtbeschwingte" Lokomotive des Herrn Verfassers würde uns schön in Kosten und Betriebsstockungen stürzen.

Wenn die Bahnhöfe für den Rangirdienst vielfach unzureichend sind, so liegt das nicht selten an den mangelhaften, dem Zweck nicht entsprechenden Anlagen, welche kein einfaches und rasches Arbeiten gestatten, sondern viel unnütze Bewegungen nöthig machen. Hier ist noch vieles zu bessern; besonders möchten wir auf das Rangiren mit Schubstange vom Nebengeleis her aufmerksam machen, welches namentlich dann sehr erfolgreich sein würde, wenn bei Kälte und „Ostwind" die Ablaufgeleise versagen, aber bei uns noch fast unbekannt ist.

Dagegen halten auch wir eine Steigerung der durchschnittlichen Geschwindigkeit der Güterzüge für sehr zweckmässig; dieselbe kann aber ohne wesentliche Minderbelastung derselben durch vermehrte Trennung des Verkehrs für lange und kurze Entfernungen und bessere Gestaltung der Fahrpläne erreicht werden. Durch erstere Maassregel, welche noch lange nicht genug durchgeführt ist, wird erreicht, dass die grosse Mehrzahl der Güterzüge nur auf den Hauptstationen hält, dass also die Hauptmasse des Verkehrs rasch befördert wird; wenn auf den übrigen Stationen einige Wagen vielleicht etwas länger warten müssen, weil dieselben nur 1, 2 oder höchstens 3 Mal am Tage durch die wenigen Lokalgüterzüge bedient werden, so kommt doch dieser Nachtheil gegenüber der weit besseren Ausnutzung der Hauptmasse der Betriebsmittel kaum in Betracht.

In betreff der Fahrpläne ist zu berücksichtigen, dass nach den im Jahre 1886 von den Preussischen Staatsbahnen angestellten Versuchen die Normal-Güterzuglokomotiven, welche bei 15 km Geschwindigkeit auf den Steigungen von 1/100, 1/200 und 1/300 Züge von 470, 780 und 1 000 t Gesammtgewicht befördern können, bei gleichmässiger Anstrengung der Lokomotiven die Geschwindigkeiten von 20, 30 und 40 km auf den in nachstehender Zusammenstellung enthaltenen geringeren Steigungen erreichen würden.

Geschwindigkeit in der Stunde	Stärkste Steigung der Strecke		
km	1/100	1/200	1/300
15	10 m = 1/100	5 m = 1/200	3,3 m = 1/300
20	7,3 „ = 1/140	3,8 „ = 1/260	2,3 „ = 1/430
30	5,1 „ = 1/200	1,8 „ = 1/560	0,7 „ = 1/1 430
40	3,2 „ = 1/310	0,3 „ – 1/3 300	–0,6 „ = 1/1 670

Die Geschwindigkeiten nehmen also auf den geringeren Steigungen und ebenen Strecken so rasch zu, dass bei entsprechender Aufstellung der Fahrpläne eine erheblich grössere Durchschnittsgeschwindigkeit als jetzt herauskommen würde.

—s.

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

(Fortsetzung aus Nr. 14.)

II. Steinkohlenverkehr.

Auf dem II. Kartenblatt, welches den Steinkohlen- (Briquett- und Koks-) Verkehr behandelt, erscheinen in den Verkehrsbezirken

Nr. 13 Regierungsbezirk Oppeln (Oberschlesien),
„ 14/15 Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz (Niederschlesien);
„ 20 Königreich Sachsen,
„ 22/28 Ruhrrevier,
„ 27/29 Saarrevier

grössere Versandmengen, welche auf die besonders wichtigen Produktionsplätze dieses Frachtartikels hinweisen und zugleich ersichtlich machen, welche Gebietstheile des Deutschen Reichs und des Auslandes, sowie in welchem Umfange dieselben an dem Verbrauche dieses wichtigen Artikels betheiligt sind.

Während der Gesammtversand im Deutschen Reiche 55 650 543 t (1888: 53 233 213 t) betrug, kommen, wie aus der nachstehenden Uebersicht hervorgeht, auf die in derselben aufgeführten Verkehrsgruppen, welche für die vorliegende Besprechung in Betracht gezogen werden, allein 54 402 572 t (1888: 47 630 341 t) oder 97,9 %.

Nach	Von den Hauptfördergebieten									
	Bez. Nr. 8–11 Provinz Hannover	Bez. Nr. 13 Oberschlesien	Bez. Nr. 14/15 Niederschlesien	Bez. Nr. 20 Königreich Sachsen	Bez. Nr. 22/28 Ruhr- und Wurm-revier	Bez. Nr. 27/29 Saarrevier, ausschl. der Werke in der Rheinpfalz	Bez. Nr. 36 Königreich Bayern	Bez. Nr. 54 Böhmen	Bez. Nr. 62 England	Summe
	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t
I. Nordwestliches Deutschland	42 564	24 517	—	413	19 384 748	249 549	—	—	15 245	19 717 036
II. Süd-Deutschland	—	—	—	302 640	1 307 246	4 263 534	494 845	466 784	—	6 835 049
III. Nord-Deutschland	715 851	1 980 066	461 117	18 052	4 152 138	296	—	—	178 053	7 505 573
IV. Mittel-Deutschland	10 136	253 887	138 329	3 489 345	1 961 709	83 480	10 779	17 882	340	5 965 887
V. Ost-Deutschland	—	6 103 860	1 057 846	1 148	1 910	—	—	326	51 136	7 216 226
VI. dem Auslande	416	2 537 682	720 640	12 716	2 948 707	935 513	6 897	—	230	7 162 801
Summe	768 967	10 900 012	2 377 932	3 824 314	29 756 458	5 532 372	512 521	484 992	245 004	54 402 572

In Prozenten betrug der Versand:

1. aus den Produktionsgebieten des Verkehrsbezirks

Nr. 8/11	Provinz Hannover usw.	1,4 %
„ 13	Oberschlesien	20,0 „
„ 14/15	Niederschlesien	4,4 „
„ 20	Königreich Sachsen	7,0 „
„ 22/28	Ruhr- und Wurmrevier	54,7 „
„ 27/29	Saarrevier, ausschl. der Werke in der Rheinpfalz	10,2 „
„ 36	Königreich Bayern	1,0 „
„ 54	Böhmen	0,9 „
„ 62	England	0,4 „

es kommen hiernach auf

die westlichen Bezirke	67,3 %
„ östlichen Bezirke	31,4 „
das Ausland	1,3 „

2. nach

Nordwestdeutschland	36,2 %
„ Süddeutschland	12,6 „
„ Norddeutschland	13,8 „
„ Mitteldeutschland	10,9 „
„ Ostdeutschland	13,3 „
	86,8 %
„ dem Auslande	13,2 „
	100,0 %

Von den aus dem Ruhr- und Saarrevier im eigenen Verkehr dieser Bezirke, sowie im In- und Auslandsverkehre verfrachteten Mengen kommen auf:

Nordwestdeutschland	19 634 297 t
Süddeutschland	5 570 780 „
Norddeutschland	4 152 434 „
Mitteldeutschland	2 045 189 „
Ostdeutschland	1 910 „
das Ausland	3 884 220 „
zusammen	35 288 830 t

während von den Beförderungsmengen aus den Ober- und Niederschlesischen, sowie den Sächsischen Revieren auf:

Nordwestdeutschland	24 930 t
Süddeutschland	302 640 „
Norddeutschland	2 459 235 „
Mitteldeutschland	3 881 561 „
Ostdeutschland	7 162 854 „
das Ausland	3 281 038 „
zusammen	17 102 258 t

entfallen.

Von den Steinkohlen, welche Nordwestdeutschland empfing, stammen 99,6 % aus dem Ruhrrevier, während Süddeutschland den Bedarf mit 62,4 % aus dem Saarrevier, Norddeutschland mit 55,3 % aus dem Ruhr- und mit 26,4 % aus dem Oberschlesischen Revier, Mitteldeutschland mit 58,5 % aus dem Sächsischen und mit 32,9 % aus dem Ruhrrevier, Ostdeutschland mit 84,6 % aus dem Oberschlesischen und den Rest aus dem Niederschlesischen Revier deckte und endlich das Ausland mit 41,2 % aus dem Ruhrrevier und mit 35,4 % aus Oberschlesien bezog.

In welchem prozentualen Verhältniss der Versand der im eigenen Bezirke geförderten Steinkohlen nach den einzelnen Gebietstheilen des Deutschen Reiches bezw. nach dem Auslande stattfand, ist aus der nachstehenden

Tabelle

zu ersehen.

nach	Aus den Hauptförderbezirken								
	Nr. 8/11	Nr. 13	Nr. 14/15	Nr. 20	Nr. 22/28	Nr. 27/29	Nr. 36	Nr. 54	Nr. 62
	Provinz Hannover	Oberschlesien	Niederschlesien	Königreich Sachsen	Ruhr- und Wurm-revier	Saarrevier ausschl. der Werke in der Rheinpfalz	Königreich Bayern	Böhmen	England
I. Nordwest-Deutschl.	5,6	0,2	—	0,0	65,2	4,5	—		6,3
II. Süd- „	—	—	—	7,9	4,4	77,1	96,6	96,3	—
III. Nord- „	93,1	18,2	19,4	0,5	13,9	0,0	—	—	72,7
IV. Mittel- „	1,3	2,3	5,8	91,3	6,5	1,5	2,1	3,7	0,0
V. Ost- „	—	56,0	44,5	0,0	0,0	—	—	0 0	21,0
VI. dem Auslande	0,0	23,3	30,3	0,3	10,0	16,9	1,3	—	0,0
zusammen	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Von den beförderten Gesammtmengen der einzelnen Kohlenreviere verblieben innerhalb der Bezirke des eigenen (Binnen-) Verkehres:

in der Provinz Hannover usw.	86,9 %
im Oberschlesischen Revier	19,4 „
„ Niederschlesischen Revier	43,5 „
„ Königreich Sachsen	74,3 „
„ Ruhr- und Wurmrevier	65,2 „
„ Saarrevier (ausschl. der Werke in der Rheinpfalz)	40,9 „
„ Königreich Bayern	96,0 „

Von denjenigen Orten, welche Steinkohlen in grösseren Mengen auf dem Bahnwege versandt oder empfangen haben, sind besonders hervorzuheben:

a) im Versand:

Gelsenkirchen	2 064 433 t	Mannheim	699 195 t
Altenessen	1 748 470 „	Marten	687 416 „
Zabrze, Koksanstalt	1 744 981 „	Oberhausen	679 452 „
Langendreer	1 544 636 „	v. d. Heydt	635 305 „
Königshütte	1 368 317 „	Berge-Borbeck	605 386 „
Morgenroth	1 303 286 „	Schwientochlowitz	598 985 „
Herne K. M.	1 300 008 „	Bottrop K. M.	597 495 „
Ueckendorf-Wattenscheidt	1 243 206 „	Carolinegrube	594 568 „
Kray	1 049 914 „	Kochern	551 014 „
Altwasser	962 346 „	Steele	517 648
Dittersbach	908 788 „	Kupferdreh	497 965 „
Riemke	908 035 „	Frintrop	474 265 „
Beuthen O. S.	842 264 „	Essen, Rh.	467 911
Bruch	831 895 „	Laurahütte	464 075 „
Wanne	819 549 „	Schoppinitz	461 563
Dahlhausen	813 074 „	Reden	456 448 „
Carnap	747 680 „	Ludwigsglück	433 652 „
Essen B. M.	732 094 „	Annen	431 180 „
Schalke	724 072 „	Laer	422 731 „
Bismarck	722 170 „	Heinitz	420 665 „
		Barop	419 157 „
		Heissen	397 627 „

Alsdorf	396 865 t	Rüttenscheid	327 990 t
Aschenbornschacht	391 789 „	Weitmar	325 980 „
Wolfgangsweiche	390 945 „	Castrop	325 840 „
Dortmunderfeld	371 913 „	Kunigundenweiche	322 345 „
Myslowitz	359 242 „	Merklinde	315 478 „
Kattowitz	356 226 „	Holzwickede	306 770 „
Griesborn	346 785 „	Gottesberg	287 266 „
Dudweiler Grube	337 000 „		

b) im Empfang:

Ruhrort, Hafen	2 378 249 t	Malstatt	325 300 t
Berlin	1 253 441 „	Oberhausen K. M.	263 165 „
Duisburg	1 098 650 „	Diedenhofen	260 627 „
Breslau	1 029 716 „	Hochfeld B. M.	239 034 „
Hochfeld, Rhein	1 007 220 „	Peine	238 634 „
Essen, Rhein, Filiale	465 012 „	Crefeld	237 120 „
Ruhrort, Rhein	416 257 „	Duisburg, Hafen	233 790 „
Hamburg	359 876 „	Linden	221 617 „
Burbach	340 220 „	Völklingen	212 661 „
Gelsenkirchen	334 339 „	Hannover	208 613 „
Köln	334 180 „	Chemnitz	199 230 „

Die Betheiligung der Deutschen Wasserstrassen an der Steinkohlenbeförderung tritt besonders in den Stromgebieten der Elbe und des Rheins hervor, während sich an anderen Strömen grössere Mengen nur bei einzelnen Schiffsplätzen verzeichnet finden. Es ist indess hierbei zu berücksichtigen, dass die Karte (im Ein- und Ausgangsverkehr) nur Gewichtsmengen von mindestens 10 000 t aufführt.

Im Stromgebiete der Elbe finden wir im Eingang:

zu Berg 16 977 t bei Harburg (Süder-Elbe),
„ „ 155 411 „ „ Berlin,
„ „ 11 079 „ „ Magdeburg,
„ Thal 25 696 „ „ Berlin,

jedoch keinen Ausgang verzeichnet; ferner

im Stromgebiet der Memel:

im Eingang	im Ausgang
zu Berg 22 274 t bei Tilsit, Hafenplatz	zu Berg 42 398 t bei Memel;

im Stromgebiet des Pregels:

im Eingang	im Ausgang
zu Berg 52 234 t bei Königsberg	zu Berg 68 446 t bei Pillau, Frisches Haff;

im Stromgebiet der Oder:

im Eingang	im Ausgang
—	zu Berg 274 227 t bei Swinemünde,
	„ Thal 404 959 „ „ Breslau.

Im Stromgebiet des Rheins dagegen gestaltete sich der Ein- und Ausgangsverkehr der einzelnen Schiffsstationen recht bedeutend; unter Berücksichtigung der oben bezeichneten Minimalgrenze ergeben sich:

	zu Berg	zu Thal
a) im Eingang	1 946 892 t	—
davon bei Coblenz	17 578 t	—
„ Bingen	37 953 „	—
„ Mainz	53 825 „	—
„ Gustavsburg	220 217 „	—
„ Frankfurt a/M.	290 426 „	—
„ Worms	63 213 „	—
„ Ludwigshafen	228 165 „	—
„ Mannheim, Rh.	1 000 687 „	—
„ Heilbronn	34 828 „	—
b) im Ausgang	2 644 368 t	1 637 821 t
davon bei Ruhrort, Rhein	1 042 467 t	1 306 449 t
„ Hafen zu Duisburg Rhein- und Ruhrkanal	852 188 „	292 647 „
„ Hochfeld	681 184 „	38 725 „
„ Deutz*)	10 800 „	—
„ Mannheim, Neckar	57 729 „	—

Im Durchgangsverkehre wurden

a) zu Berg	863 648 t, und zwar
bei Emmerich-Zollgrenze	69 765 t
„ Schleuse Luisenthal	70 359 „
„ „ Güdingen	525 916 „
„ Mannheim, Rhein	113 100 „
„ „ , Neckar	12 617 „
„ La Garde-Zollgrenze	71 891 „
b) zu Thal	1 868 093 t, und zwar
bei Emmerich-Zollgrenze	1 635 764 t
„ La Garde- „	232 329 „

befördert.

Im überseeischen Verkehre der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 2 887 152 t,

davon

in Memel	71 048 t	mit 16 131 t aus Deutschen Häfen, 2 870 265 „ aus Grossbritannien.
„ Pillau	168 519 „	
„ Danzig	235 363 „	
„ Swinemünde	311 219 „	
„ Stettin	189 817 „	
„ Lübeck	59 961 „	
„ Kiel	201 171 „	
„ Altona	25 848 „	
„ Geestemünde	30 267 „	

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 71 664 t

davon	mit	
in Stettin . 17 122 t	13 198 t nach	Deutschen Häfen bezw. Zollgebiet,
„ Lübeck . 19 045 „	1 322 „ „	Grossbritannien,
„ Kiel . . 12 018 „	11 556 „ „	Russland,
„ Hamburg 23 479 „	21 436 „ „	Dänemark und Schweden,
	2 689 „ „	Europa,
	2 343 „ „	Afrika,
	6 902 „ „	Südamerika,
	8 678 „ „	Australien,
	2 868 „ „	anderen fremden Ländern.

*) Für das 1. Halbjahr.

(Fortsetzung folgt.)

Die Reform der Personentarife in Deutschland.

Eine Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektion dahier an den hiesigen Bezirks-Eisenbahnrath, betreffend die Reform der Personentarife in Deutschland, hat nach dem „Deutschen Tageblatt" folgenden Wortlaut:

„Zur Herbeiführung einer Uebereinstimmung über die Grundlagen eines einheitlichen Tarifsystems und der Tarifsätze im Personenverkehr innerhalb Deutschlands ist es in Frage gekommen, eine Einschränkung der Zahl der Wagenklassen auf drei mit der Ausstattung der jetzigen III. Klasse für die dann vereinigte III. und IV. Klasse eintreten zu lassen. Die Normalsätze der drei Klassen würden hierbei auf 2 ₰ für die III., 4 ₰ für die II. und 6 ₰ für die I. Klasse anzunehmen, für Schnellzüge ein einheitlicher Zuschlag von 1 ₰ ohne Unterschied der Klassen zu erheben, Rückfahrkarten, Sommerkarten, Rundreisekarten u. dergl. in Wegfall zu bringen oder doch nur ohne Preisermässigung auszugeben und das Gepäck-Freigewicht unter Ermässigung des Gepäck-Frachtsatzes zu beseitigen sein. Für den Vorortverkehr grosser Städte wären dabei besondere Einrichtungen vorzubehalten; insbesondere würden auch die Zeitkarten, Schülerkarten und Arbeiterkarten beizubehalten bezw. dem Verkehrsbedürfniss entsprechend weiter auszubilden sein. Die Königliche Eisenbahndirektion ist beauftragt worden, über das vorstehende Projekt, insbesondere über die Vereinigung der III. und IV. Wagenklasse bei Annahme der vorgedachten Sätze und über die hierbei in Betracht kommenden wirthschaftlichen Momente die Aeusserung des Bezirks-Eisenbahnraths einzuholen. Eine Gegenüberstellung mit den projektirten Taxen führt deshalb zu folgendem Ergebniss:

I. Preise für einfache Fahrten:

a) bei Benutzung der Personenzüge:

	Klasse I.	II.	III.	IV.
gegenwärtiger Einheitssatz für das Kilometer	8 ₰	6 ₰	4 ₰	2 ₰
projektirter	6 „	4 „	2 „	— „

b) bei Benutzung der Schnellzüge:

	I.	II.	III.	IV.
gegenwärtiger Einheitssatz für das Kilometer	9 „	6,67 „	4,67 „	— „
projektirter	7 „	5 „	3 „	— „

II. Preise für Fahrten hin und zurück:

Bei Rückfahrkarten, deren Wegfall in Frage steht, beträgt der Einheitssatz für das Doppelkilometer sowohl für Schnell- wie für Personenzüge gegenwärtig:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
	12 ₰	9 ₰	6 ₰
mithin für das einfache Kilometer	6 „	4,5 „	3 „

Der projektirte Einheitssatz für das Kilometer bei einer innerhalb der gegenwärtig bestehenden Gültigkeitsdauer für Rückfahrkarten unternommenen Hin- und Rückfahrt stellt sich mithin, wie oben angegeben, ebenfalls auf:

für Personenzüge			für Schnellzüge		
I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
6 ₰	4 ₰	2 ₰	7 ₰	5 ₰	3 ₰

Der Gepäckfrachtsatz beträgt gegenwärtig für 10 kg und 1 km 0,5 ₰."

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 458 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Antrag auf Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München betriebenen Bahnen mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 520 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Statistik über die Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse der Beamten im Jahre 1889 (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 527 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Abänderung der Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 533 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verbot des Krebsfanges in einzelnen von der Französischen Ostbahn durchschnittenen Departements Frankreichs (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 553 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 590 vom 17. d. Mts. an die Mitglieder des vereinigten Unterausschusses für die Vereinssatzungen und für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Verlegung der Sitzung des vereinigten Unterausschusses auf Sonnabend, den 7. März d. J. in Cassel (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 639 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Zeitung, betreffend Verlegung der Sitzung des Ausschusses auf Sonnabend, den 7. März d. J. in Cassel (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Ungarische Frachtentarif und der Deutsche Handelsvertrag.

Der Handelsminister v. Baross hat in Wien persönlich mit dem Oesterreichischen Handelsminister v. Bacquehem verhandelt und es ist als erfreuliches Ergebniss zu verzeichnen, dass eine Einigung auf Grund der vollen Gegenseitigkeit dahin erzielt wurde, dass die für Ungarische Provenienzen eingeführten Ausnahmetarife auch auf die Deutschen und Oesterreichischen Provenienzen ausgedehnt und somit die diesfälligen Beschwerden beseitigt werden. Von den betheiligten Körperschaften Oesterreichs langen Zustimmungen an die Regierung ein, während man in Ungarn hierüber nicht ganz befriedigt scheint, weil diese Einigung mit Unrecht als eine Nachgiebigkeit angesehen wird.

Die Interpellationsbeantwortung des Ministers v. Baross im Abgeordnetenhause spricht sich offenbar mit Rücksicht auf diese Stimmung mit grosser Zurückhaltung aus. Dagegen äussert sich ein ihm nahestehendes Blatt wie folgt: „Die differenzielle Behandlung nichtungarischer Provenienzen auf den Ungarischen Staatsbahnen werden unter drei Voraussetzungen aufhören. Diese sind: Wesentliche und schon binnen kurzer Zeit ins Leben tretende Ermässigung der Frachtentarife auf den Oesterreichischen Bahnen, das Aufhören der differentiellen Tarifirung der nichtösterreichischen Provenienzen bezw. Vermeidung jener Tarifbegünstigungen, welche die Oesterreichischen Bahnen zum Nachtheile der Ungarischen Produkte fremden Artikeln, wie zum Beispiel dem Preussischen Getreide gewährt haben, endlich die Zustimmung zur Herabsetzung einiger Industriezölle, ohne welche der Abschluss des Deutschen Handelsvertrages auf unabsehbare Hindernisse gestossen wäre. Diese drei Bedingungen zusammengenommen bilden den Gegenwerth, welchen der andere Staat der Monarchie dafür bietet, dass die Ungarischen Ausnahmetarife beseitigt, bezw. ausgedehnt werden. Es kann daher von einem „Zurückweichen" des Ungarischen Handelsministeriums keine Rede sein. Es handelt sich um geschäftliche Transaktionen, bei welchen beide Theile gewähren und empfangen. Die Ungarische Regierung ist der Ansicht, dass diese Konzessionen und Gegenkonzessionen einander kompensiren. Ob diese Ansicht auch richtig sei, das werde erst dann beurtheilt werden können, wenn der Deutsche Handelsvertrag zum Zweck Inartikulirung dem Parlamente unterbreitet sein wird.

Anlage der Verbandstarife nach der Luftentfernung.

Die Ausführung der vom Oesterreichischen Handelsminister angeordneten Vereinfachung der Verbandstarife begegnet ungeheuren kaum zu bewältigenden Schwierigkeiten, so dass selbst an die durchgreifende Aenderung der Grundsätze, auf welchen diese Tarife bisher erstellt wurden, gedacht wird. Es sollten nach einem Vorschlag vorerst die verstaatlichten Verkehrsgebiete von Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Belgien und den Niederlanden sich vereinigen und vereinbaren, den Tarifen anstatt der bahnkilometrischen die Luftentfernungen zwischen den Beförderungsorten zu Grunde zu legen und es untersagt sein, die so festgesetzten Tarife zu unterbieten.

Selbstverständlich müssten die Tarife der Luftentfernungen, da diese bedeutend kürzer als die bahnkilometrischen Entfernungen sind, nach neu zu ermittelnden Grundtaxen aufgestellt werden. Selbst wenn die Tarife in ihrer Endsumme eine Abänderung nicht erfahren, würde dem Publikum dadurch der grosse Vortheil geboten, mit Hilfe einer Landkarte und des Zirkels für jede in diesem ungeheueren Gebiete befindliche Station augenblicklich die Tarifdistanz zu finden, und es bedürfte nur mehr des allgemeinen Tarifheftes, um auf Grund der Entfernung den Tarif aufzuschlagen.

Die einzelnen Verkehrsgebiete könnten dann die unter denselben bestehenden Wettbetriebsverhältnisse durch Zuerkennung entsprechender Antheile unter sich gehörig ausgleichen; das könnte auch auf keine Schwierigkeiten stossen, insbesondere, wenn festgesetzt wird, dass die Transporte immer auf der kürzesten Strecke gegen Vergütung der Selbstkosten zu befördern sind, während der Ueberschuss in die gemeinschaftliche Kasse gelangt. (Ob dieser Vorschlag durchführbar und empfehlenswerth sei, das steht allerdings noch dahin.)

Eisenbahnbauprozesse.

Wie früher nach dem Bau der grossen Eisenbahnen durch Unternehmer, insbesondere gegen Pauschalverträge, so kommen, wenn auch in weitaus geringerer Anzahl und selbstverständlich mit viel geringeren Summen doch auch Bauprozesse bei den Lokalbahnen vor. Nach der Fertigstellung des Bahnbaues ergeben sich nämlich öfter Nachtragsforderungen der Bauunternehmer. Das kommt zumeist so, dass während des Baues allerlei Varianten und Abänderungen der früheren Pläne als nothwendig sich herausstellen, und damit ist die Handhabe für nicht vorhergesehene Gegenleistungen gegeben. Die Sache selbst hat sich zu einer Art Gewohnheitsrecht entwickelt und wenn in den betreffenden Verträgen genau festgestellt ist, dass Differenzen in der Verrechnung durch ein Schiedsgericht zu regeln sind, so ist es nicht die Klugheit allein, die zu solcher Vorsicht drängt. Es muss aber andererseits anerkannt werden, dass die Bauunternehmer ihre zumeist überspannten Nachtragsforderungen im Vergleichswege gewöhnlich bedeutend herabmindern und es nur selten zu wirklichen Verhandlungen beim Schiedsgerichte oder zu förmlichen Prozessen kommen lassen.

Erstreckung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat die dem Grafen Sternberg und Genossen bereits ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Kolin der nördlichen Linie der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Beneschau, bezw. Cercan-Pisely, zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josefbahn auf ein weiteres Jahr verlängert.

Das Handelsministerium hat ferner die dem Civilingenieur Rudolf Ritter Stummer v. Traunfels ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, nunmehr bezw. normalspurig auszuführende Lokalbahn von der Station Trient der Südbahn-Gesellschaft durch die Val Sugana nach Tezze und bezw. bis zur Italienischen Landesgrenze auf ein weiteres Jahr verlängert.

Beförderung von Güterzügen mit verkehrt gestellter Maschine.

In der Station Teschen müssen nach Friedek-Mistek (Nordbahn) öfter Güterzüge eingeleitet werden; da aber dort

die Drehscheibe im Magazingeleise liegt, was die Umdrehung der Zuglokomotive, besonders zur Winterszeit, sehr erschwert, so hat dort die K. K. Generalinspektion die Beförderung mit verkehrt gestellter Maschine gestattet. Hierfür schreibt die Verkehrsinstruktion vor, dass bei solchen Fahrten die fahrplanmässige längste Fahrzeit nicht unterfahren werden darf und auf dem vorausgehenden Tender ein Zugbegleiter als Tenderwache postirt sein muss, dem die Beobachtung der Bahn und der Signale obliegt.

Der Oesterreichische Levantetarif.

Gegen diesen seit 1. Januar d. J. in Wirksamkeit getretenen Tarif werden zwei Beschwerden erhoben und zwar sind die darin enthaltenen Reexpeditionsbestimmungen von so vielen Vorsichtsmaassregeln (Kautelen) abhängig, dass ein glattes Reexpeditionsgeschäft, wie es ja der Handel nach überseeischen Ländern von einer Hafenstadt aus bedarf, kaum durchführbar erscheint. Der zweite Punkt betrifft die ausschliessliche Inanspruchnahme der Lloydschiffe, um der Billigkeit der neuen Tarife theilhaftig zu werden. Die Benutzung dieser Schiffe macht nämlich im Verein mit den Eisenbahnen die Verbilligung der neuen Tarife möglich. Es tritt aber häufig der Fall ein, dass die Lloydschiffe nicht in der Lage sind, neue Sendungen aufzunehmen, und dann müsste die Möglichkeit geboten werden, auch die in Triest lagernden Waaren durch andere Schiffe für den Weitertransport in Anspruch zu nehmen. Wird in den beiden genannten Richtungen eine ausgiebige Reform unterlassen werden, dann wird es Triest kaum möglich sein, mit den durch ihre geographische Lage so mächtig konkurrirenden Auslandshäfen von Fiume, Venedig und Genua in Bewerbung treten zu können.

Eisenbahn Laun-Leitmeritz-Leipa.

Bezüglich dieses Eisenbahnprojektes ist zwischen der Regierung und der Kreditanstalt eine vollständige Einigung erzielt worden. Die Differenzen betrafen einige Bedingungen des zwischen den Konzessionären und der Generaldirektion der Staatsbahnen abzuschliessenden Betriebsvertrages.

Die Generaldirektion der Staatsbahnen verlangt nämlich 45 % der Betriebseinnahmen und als Minimum 1 800 fl. für das Kilometer und Jahr als Vergütung der Betriebskosten; die Kreditanstalt wollte den Minimalbetrag von 1 800 fl. zugestehen, aber die reguläre Quote der Betriebsausgaben mit 40 % fixiren.

Zur Anschaffung des Betriebsmaterials verlangte die Generaldirektion der Staatsbahnen weiter einen Beitrag von 5 000 fl. für das Kilometer, erklärte aber, sich mit einem geringeren Betrage zufrieden zu geben, wenn die neue Eisenbahnunternehmung sich verpflichten würde, für dasjenige Betriebsmaterial, welches verwendet wird, falls das angeschaffte eigene Material der Eisenbahnlinie nicht ausreicht, eine Leihgebühr zu zahlen.

Differentialzölle für die Einfuhr zur See.

In einer von unseren industriellen Körperschaften beim Handelsministerium hierüber eingebrachten Bittschrift wird darauf hingewiesen, dass mit der bevorstehenden Einbeziehung Triests in das allgemeine Oesterreichisch-Ungarische Zollgebiet unser einziger Seehafen auch wirthschaftlich eine Oesterreichische Stadt sein wird. Das Haupthinderniss unseres Exports von Industrialien über Triest ist identisch mit dem Hinderniss gegen den Import von Rohstoffen zur See. Triest liegt abseits von der grossen Seestrasse, die vom Westen durch den Suezkanal in den Indischen Ozean führt, und aus diesem Grunde stehen die Gelegenheiten für Aus- und Rückfracht nicht in jenem Verhältnisse, welches beide beleben und steigern würde. Ein Mittel zur Belebung des Imports sind die Differentialzölle. Die im Zolltarife normirte Zollbegünstigung für einzelne zur See eingeführte Artikel hat so wohlthätige Wirkungen gezeigt, dass eine Ausdehnung der Differentialzölle sich wohl als wünschenswerth herausstellt. Es wird hierauf die Steigerung der Einfuhr einzelner Artikel ziffermässig aufgezählt, und um die Ausdehnung des Systemes der Differentialzölle mit der einzigen Ausnahme gebeten, dass die für einzelne Artikel im Handelsvertrage mit Italien stipulirten Zollermässigungen oder Zollbefreiungen in den Tarif selbst als Begünstigungen für die Einfuhr zur See aufgenommen werden.

Die Kasernenordnung bei den K. K. Staatsbahnen.

Die Generaldirektion dieser Bahnen gibt seit ihrem Bestande ein Verordnungs- und Anzeigeblatt für ihre Bediensteten heraus, welches die Beachtung weiterer Fachkreise verdient, da die darin enthaltenen Bekanntgaben nicht nur dem augenblicklichen Bedürfnisse der einzelnen Bahnlinien dieses grossen Netzes dienen, sondern auch ein praktisch wissenschaftliches Interesse für jeden Eisenbahner haben. So enthält die Nr. 58 vom 27. Dezember v. J. eine Kasernenordnung, welche in ihrer Ausführlichkeit und Zweckmässigkeit alle diesbezüglich voraussichtlichen Fälle in einer klaren, kurz gefassten Sprache zum Besten regelt.

Tarifreform auf der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn.

Die Generaldirektion der Staatsbahnen beabsichtigt, infolge einer Eingabe der Prager Handelskammer, vom 1. April d. J. angefangen, die Tarife der Staatsbahnen auch im Lokalverkehre der vorgenannten Bahnen einzuführen. Bisher standen die Tarife der Staatsbahnen bei der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn nur theilweise in Geltung.

Die Generaldirektion der Staatsbahnen hat schon wiederholt auf die Nothwendigkeit hingewiesen, den Gegensatz zwischen den Verbands- und den Lokaltarifen zu beseitigen. Die Verwaltungen der beiden Bahnen haben sich aber der Tarifreduktion widersetzt mit dem Hinweise auf eine Bestimmung des Uebereinkommens, wonach die Staatsbahnen in ihrer auf die Dux-Bodenbacher und die Prag-Duxer Bahn anzuwendenden Tarifpolitik die Rentabilität dieser Bahnen zu beachten hätten. Angesichts der Verkehrsentfaltung, die sich in den letzten Jahren ergab, ist die Generaldirektion zu dem Schlusse gelangt, dass auch vom Standpunkte der Gesellschaften gegen die Tarifermässigung keine Einwendung erhoben werden könne, und geht nun daran, die Tarif-Reform zu verwirklichen. Der Ausfall, welchen diese Tarifermässigung nach sich ziehen wird, wurde bezüglich der Dux-Bodenbacher Bahn mit etwa 200 000 fl. geschätzt.

Ausserordentliche Generalversammlung der Lokalbahn Laibach-Stein am 9. Februar d. J.

In derselben kam eine Eingabe der beiden Konzessionäre und Besitzer der gesellschaftlichen Prioritätsaktien Lit. A und Lit. B, der Herren Baron Lazarini und Al. Praschniker, an den Vorstand zur Verlesung, in welcher dieselben mittheilen, dass sie mit einem ausländischen Bankinstitute wegen Uebernahme eines grossen Theils von Gesellschaftsaktien in Unterhandlung getreten seien. Dasselbe habe sich zu dieser Uebernahme bereit erklärt, hieran jedoch die Bedingung geknüpft, dass es in der Verwaltung der Gesellschaftsbahn durch ein Dritttheil der Mitglieder vertreten sein solle, und ferner das Verlangen gestellt, dass auch Genussscheine ausgegeben werden. Die genannten Konzessionäre beantragen sohin die Beschliessung von Statutenänderungen, nach welchen a) der Gesellschaftsvorstand — derselbe hat nach dem gegenwärtigen Statute aus 7 bis 9 Mitgliedern zu bestehen, welche sämmtlich Oesterreichische Staatsbürger sein müssen — nur zu 2 Dritttheilen aus Inländern bestehen muss und b) an Stelle der zur Verloosung bezw. Tilgung gelangenden Aktien Genussscheine ausgegeben werden, welche nur an der Superdividende zu partizipiren haben. Diese Statutenänderungen wurden von der Versammlung genehmigt. Zum Schlusse machte Baron Lazarini noch die Mittheilung, dass sich der Personenverkehr auf der seit 28. v. Mts. dem Betriebe übergebenen Gesellschaftsbahn sehr günstig gestalte, indem mit den verkehrenden 6 Zügen täglich im Durchschnitte 300 Personen befördert werden. Was den Güterverkehr anlangt, so entwickle sich dieser vorläufig noch langsam, werde aber mit 1. März, d. i. nach erfolgtem Inkrafttreten der ermässigten Frachttarife, sich gleichfalls günstig gestalten.

Unterstützungsverein der Eisenbahn-Hilfsbeamten und Diurnisten in Prag.

Dieser seit mehreren Jahren bestehende Verein hielt am 18. v. Mts. seine Generalversammlung. Die aus dem Rechenschafts- und Kassenbericht bekannt gegebenen Daten zeigen, wie viel auch eine an Umfang und Beitragsleistungen kleine Vereinigung nützen kann. Von den 91 Mitgliedern, unter welchen sich 8 Ehren- bezw. nur beitragende Mitglieder befinden, erhielten 21 Unterstützungen in Erkrankungs-, Entlassungs- oder Sterbefällen. Das Baarvermögen dieses Vereins belief sich Ende vorigen Jahres auf 4 478 fl.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Ausgleich des Tarifstreites zwischen den beiden Reichshälften hat die Spekulation für Eisenbahnwerthe günstig gestimmt; die Erwägung, dass, wenn Herr v. Baross für Getreide und Vieh den Wettbewerb und die Ausfuhr erleichtern will, der Schienenweg von der Ungarischen Tiefebene bis an die äussersten Grenzen Deutschlands verwohlfeilt werden muss, hat zwar in den Aktionären der wenigen noch Superdividenden vertheilenden Bahnen die Befürchtung der Schmälerung dieser Dividende erregt, doch ist zu erwarten, dass die erhöhte Transportmenge den Ausfall ziemlich decken werde. Diese Stimmung war auch der Grund, dass die Kursentwickelung der Bahnaktien keine stärkere war; es stiegen Galizische Carl Ludwigbahn (211,90), Nordwestbahn (215), Elbethalbahn (221,50), Staatsbahn (244,25) und Südbahn (132); wegen Realisirungen waren Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2780) etwas matter; Albrechtbahn (86) waren infolge des veröffentlichten Prospektes ihrer Konversion bezw. Prioritätsanleihe wieder beachtet.

Aus Württemberg.

Aus dem Etat der Eisenbahnverwaltung für 1891/93.

Die Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen beträgt am 1. April 1891 1 632,88 km. Im Lauf der Finanzperiode sollen in Betrieb gesetzt werden die Bahnen Nagold-Altensteig mit 15,11 km, Reutlingen-Honau mit 11,07 km, Schiltach-Schramberg mit 8,87 km und Waldenburg-Künzelsau mit 12,51 km.

Der Reinertrag der Eisenbahnen ist für 1891/92 zu 14 800 000 ℳ, für 1892/93 zu 15 250 000 ℳ angenommen, sonach gegen 1890/91 mehr für 1891/92 46 315 ℳ und für 1892/93 496 315 ℳ. Die gesammten Bruttoeinnahmen der Eisenbahnverwaltung sind bei einer durchschnittlichen Betriebslänge des Bahnnetzes für 1891/92 von 1640,43 km und für 1892/93 von 1669,75 km berechnet für das erste Jahr zu 36 590 000 ℳ, für das zweite Jahr zu 37 070 000 ℳ d. i. mehr gegen 1890/91 3 967 600 ℳ bezw. 4 456 600 ℳ. Sowohl beim Personen- und Gepäckverkehr, als beim Güterverkehr ist für die schon bisher im Betrieb befindlichen Bahnen für das Jahr 1891/92 eine Steigerung um 2 % der muthmaasslichen Einnahmen für 1890/91 und für 1892/93 eine weitere Steigerung um 1 % der muthmaasslichen Einnahmen von 1891/92 in Rechnung genommen, wonach sich unter Berücksichtigung der neu in Betrieb kommenden Bahnen ergibt:

	kilometrischer Ertrag ℳ	Mehreinnahme gegen 1890/91 ℳ
bei dem Personen- und Gepäckverkehr		
für 1891/92	7 406	1 350 000
„ 1892/93	7 366	1 500 000
bei dem Güterverkehr		
für 1891/92	13 564	2 350 000
„ 1892/93	13 517	2 670 000
zusammmen aus Personen-, Gepäck- und Güterverkehr		
für 1891/92	20 970	3 700 000
„ 1892/93	20 883	4 170 000
		7 870 000
von sonstigen Einnahmen für 1891/93		563 200
zusammen		8 433 200
im Durchschnitt jährliche Mehreinnahme gegen 1890/91		4 216 600

Dem höheren Voranschlag der Einnahmen steht infolge des durch die Verkehrssteigerung bedingten Anwachsens der Betriebsausgaben, namentlich für Erneuerung des Oberbaues, Besserstellung des mittleren und niederen Eisenbahnpersonals und nothwendige Personalvermehrung, eine erhebliche Steigerung der Ausgaben gegenüber.

Dieselben betragen im ganzen

		mehr gegen 1890/91
für 1891/92	21 790 000 ℳ	3 930 285 ℳ
„ 1892/93	21 820 000 „	3 960 285 „

Der Mehrbedarf berechnet sich für beide Jahre auf 7 890 570 ℳ, wonach sich im Durchschnitt gegen 1890/91 ein Mehrbetrag der Ausgaben von jährlich 3 945 285 ℳ ergibt.

An Gehalten werden mehr gefordert, theils für Besserstellung der Beamten, theils für Schaffung neuer Stellen im inneren und äusseren Dienst im ganzen für 1891/92 705 485 ℳ, für 1892/93 770 027 ℳ.

Für die Beamten des mittleren, sowie auch für einen Theil der Beamten des niederen Eisenbahndienstes soll im Rahmen des bisherigen Vorrückungssystems durch veränderte Gehaltsklasseneintheilung eine Besserstellung erzielt werden. Hierfür, sowie für die durch die Ausdehnung des Betriebs gebotene Vermehrung der Stellenzahl ergibt sich ein Mehrbedarf von 224 672 ℳ. Im Etat erscheinen neu die Stellen von 50 Kanzleiassistenten. Es soll hierdurch den Hilfsarbeitern für die Kanzleigeschäfte der Königlichen Generaldirektion, welche nicht eigentliche Eisenbahnfachbeamte sind, etatsmässige Anstellung gewährt werden, übrigens ohne Anwartschaft auf Stellen, für welche die Erstehung einer Eisenbahnfachprüfung vorgeschrieben ist. Neu aufgenommen sind die Stellen von 15 Oberbahnwärtern zur Beaufsichtigung der Geleiseunterhaltungsarbeiten auf der Hauptbahn und den grösseren Bahnhöfen. Sodann sollen für die wichtigeren Stationen an Stelle der bisherigen Stationstaglöhner zunächst 100 etatsmässige Stellen für Stationsdiener geschaffen werden. Eine Vermehrung der Stellen ist vorgesehen für die Eisenbahnsekretäre, sowie die Schaffung einer weiteren Gehaltsklasse für dieselben. Eine Reihe von weiteren Beamtenklassen soll Anstellung auf Lebenszeit erhalten. Eine höhere Gehaltsklasse ist vorgesehen für die Bahnmeister und für die Expedienten, auch sollen letztere in den Genuss freier Dienstkleidung gesetzt werden.

Bei einem grösseren Theil der Unterbediensteten soll an Stelle des bestehenden Klassensystems, nach welchem in jeder Gehaltsklasse eine bestimmte Anzahl von Bediensteten sich befindet und Vorrücken nur durch Stellenerledigung möglich ist, das Vorrückungssystem nach Dienstaltersstufen platzgreifen. Es ist davon ausgegangen, dass der Beamte mindestens ein Drittheil seiner Dienstzeit in der betreffenden Kategorie in der höchsten Gehaltsstufe stehen soll. Bei diesen Dienerkategorien ist weiter, theilweise infolge der Inbetriebsetzung neuer Bahnen und der Verkehrssteigerung, hauptsächlich aber durch Aufnahme etatsmässiger Stellen statt bisheriger unständiger Verwendung eine erhebliche Stellenvermehrung in dem Etat vorgesehen.

Den Eisenbahnstationsvorständen, welche zugleich Postamtsvorstände sind, sollen für ihre grössere dienstliche Inanspruchnahme wieder Zulagen verwilligt werden, wie sie solche bis zum Jahre 1883 bezogen haben.

Nach dem Vorgang der anderen Deutschen Eisenbahnverwaltungen sollen in Zukunft die Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes bei dienstlichen Verrichtungen Dienstkleidung tragen. Die Beamten des niederen Dienstes, nämlich die Stationskassirer, Expedienten und Eisenbahnwärter sollen, wie die schon seither dienstkleidungsberechtigten Stationsmeister, freie Dienstkleidung in natura erhalten, während die Bahnhofverwalter I. Klasse, Betriebsinspektors-Assistenten, Eisenbahnreferendare, Bahnhofverwalter II. Klasse, Güterverwalter, Güterkassirer, Bahnhofkassirer, Eisenbahnsekretäre und Assistenten im äusseren Dienst und Eisenbahnpraktikanten die Dienstkleidung gegen Gewährung von Beihilfen selbst zu beschaffen hätten.

Die allgemeinen sachlichen Kosten erfordern mehr

für 1891/92 . . . . 144 008 ℳ,
„ 1892/93 . . . . 169 686 „

wesentlich wegen höherer Ausgaben für Heizung und Beleuchtung und grösseren Bedarfs für Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes, der Unfallversicherungsgesetze und des Landesgesetzes, betreffend die Fürsorge für Beamte bei Betriebsunfällen.

Die besonderen sachlichen Kosten steigern sich gegen 1890/91
im Jahre 1891/92 um 2 865 149 ℳ,
„ „ 1892/93 „ 2 795 149 „

Hier erfordert insbesondere mehr: die Unterhaltung der Bahn und der Bahnhofsanlagen jährlich 330 000 ℳ, das Heizmaterial zur Feuerung der Lokomotiven usw. jährlich 650 000 ℳ, die Erneuerung des Oberbaues wegen des gesteigerten Bedarfs an Schienen und Schwellen für 1891/92 1 100 000 ℳ, für 1892/93 900 000 ℳ, die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel (Lokomotiven, Tender und Transportwagen nebst Zubehör) für 1891/92 310 000 ℳ, für 1892/93 510 000 ℳ, die Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen jährlich 250 000 ℳ, die Kosten der Benutzung der Betriebsmittel anderer Verwaltungen jährlich 209 930 ℳ.

Als Zuschuss der Eisenbahnverwaltung zu der Unterstützungskasse für Angestellte der Verkehrsanstalten sind in den Etat eingestellt für 1891/92 211 000 ℳ, für 1892/93 243 600 ℳ, als Beiträge zu der reichsgesetzlichen Invaliditäts- und Altersversicherung 35 000 ℳ, zu der Zuschusskasse für die Invaliditäts-, Alters- und Hinterbliebenenversorgung der Arbeiter der Verkehrsanstalten 25 000 ℳ. Die sämmtlichen reichsgesetzlich zu versichernden Personen bei den Verkehrsanstalten werden nach Maassgabe des Reichsgesetzes bei der allgemeinen Landesversicherungsanstalt versichert. Daneben gewährt eine besondere Zuschusskasse für das ständig beschäftigte Personal Zuschussrenten für die Arbeiter, sowie Wittwen-, Waisen- und Sterbegelder für deren Hinterbliebene. Die Beiträge der Mitglieder dieser Zuschusskasse werden nach dem sogenannten Prämienverfahren berechnet und, wie die nach dem Reichsgesetz zahlbaren Beiträge, hälftig auf die Verwaltung übernommen.

Aus dem Etat der Württembergischen Bodensee-Dampfschifffahrt.

Der Reinertrag ist für 1891/92 zu 2 651 ℳ, für 1892/93 zu 2 851 ℳ veranschlagt, gegen 1890/91 weniger um 24 655 ℳ für 1891/92 und um 24 455 ℳ für 1892/93. Es sind zwar die Einnahmen mit 300 214 ℳ infolge der Zunahme des Güter-, Fahrzeug- und Viehverkehrs um 14 450 ℳ jährlich höher berechnet, es steigen aber die Ausgaben mit 297 563 bezw. 297 363 ℳ für 1891/92 um 39 105 ℳ und für 1892/93 um 38 905 ℳ. Die Steigerung der Ausgaben rührt insbesondere von den höheren Kohlenpreisen, von Vornahme von Reparaturen, sowie von der beabsichtigten Verstärkung der Dampfmaschinen zweier Dampfboote und Einführung der elektrischen Beleuchtung auf denselben her.

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

Aulla-Lucca. Für die 15,2 km lange Strecke Lucca-Bäder bis Ponte di Campia liegt der endgültige Bauentwurf vor, dessen Kostenanschlag sich auf 6 250 000 L. beziffert. 6 km der Länge liegen in Krümmungen, ebensoviel in waagerechter Ebene, und der Höhenunterschied der beiden End-

punkte der Strecke beträgt 99 m. Des schwierigen Geländes wegen sind kräftige Nutzbauten in ziemlicher Anzahl nöthig; von den 9 grösseren Brücken sind 4 in Mauerwerk, 5 in Eisen herzustellen.

Kosten der Bauten. Für das neue Etatsjahr 1891/92 wurden von der Staatsregierung zu Eisenbahn-Bauzwecken 102 319 349 L. ausgeworfen, wovon fast 102 Millionen durch Anleihe aufzubringen sind; nach Ausscheidung persönlicher und sachlicher Ausgaben bleiben davon für Bauten 95 508 888 L. verfügbar, während im laufenden Rechnungsjahre zu gleichem Zweck 114 461 302 L. vorhanden waren. Es sind bestimmt worden (die Beträge des laufenden Jahres in Klammern daneben): für bewegliches Material und Metalloberbau 18 012 106 (10 997 000) L., Betheiligung des Staates am Bau von Bahnen 4. Kategorie 1 296 782 (1 295 909) L., Erweiterung von Bahnhöfen des Stammnetzes 3 468 393 (2 000 000) L., Bau von Bahnlinien 72 731 607 (100 168 393) L. Letzterer Betrag wird zu Bauraten auf die Neubaustrecken nachstehend angegebener 28 Linien vertheilt: 1. Parma-Spezia 10 675 742 L., 2. Faenza-Florenz 10 180 000 Lire, 3. Eboli-Reggio 200 000 L., 4. Casarsa-Spilimbergo-Gemona 2 500 000 L., 5. Cosenza-Nocera 3 500 000 L., 6. Gozzano-Domodossola 500 000 L., 7. Cuneo-Ventimiglia 6 000 000 L., 8. Macerata-Albaccina 326 468 L., 9. Avezzano-Roccasecca 6 150 000 L., 10. Avellino-Benevento 1 592 651 L., 11. Brindisi-Taranto 17 465 L., 12. Messina-Patti-Cerda 394 137 L., 13. Syracus-Licata 148 341 L., 14. Aulla-Lucca 4 000 000 L., 15. Gajano-Borgo S. Donnino 1 250 000 L., 16. Parma-Brercia-Iseo 2 000 000 L., 17. Chivasso-Casale 100 000 L., 18. Mestre-S. Donà-Portogruaro 69 498 L., 19. Bologna-Verona 3 000 000 L., 20. Cajanello-Isernia 1 400 000 L., 21. Lucca-Viareggio 15 840 L., 22. Salerno-S. Severino 549 535 L., 23. Ceva-Ormea 650 797 L., 24. Treviso-Motta 64 803 L., 25. Borgo-S. Donnino-Cremona 245 881 L., 26. S. Arcangelo-Fabriano 3 000 000 L., 27. von Rom-Neapel: Rom-Segni 4 400 000 L., Terracina-Formio-Minturo 1 675 000 + 1 125 000 L., 28. Isernia-Campobasso 2 000 000 L. Für 27. und 28. sind dies die ersten Baugelder.

Chiavenna-Castasegna-Schweizer Grenze. Die Konzession ist mit einem Staatszuschuss von 3 000 L. auf das Kilometer ertheilt worden.

Viterbo-Toscanella-Corneto. Ein Ausschuss der Gemeindevertretungen Viterbo, Toscanella, Corneto Tarquinia und Civitavecchia bittet um die Konzession zur Verlängerung der Linie Orte-Attigliano-Viterbo. Die betheiligten Gemeinden sowie die Stadt Rom sind zu Zuschüssen bereit (Rom will für das Kilometer auf 35 Jahre je 620 L., auf weitere 35 Jahre je 1 300 L. gewähren), und eine leistungsfähige Deutsch-Englische Gesellschaft will den Bau und Betrieb übernehmen. Die (richtiger mit Viterbo-Civitavecchia zu bezeichnende) rund 50 km lange Bahn ist insofern von Bedeutung, als sie eine wichtige und wünschenswerthe Querverbindung der beiden Hauptlinien Empoli-Chiusi-Orte und Pisa-Rom bilden und gleichzeitig dem Hafen Civitavecchia Nutzen bringen würde.

Dampftram-, Seil- und elektrische Bahnen.

Nord-Neapolitaner Trambahnen. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat sich für die Konzession nachstehender 3 Linien entschieden: 1. Capodimonte (Garittone)-S. Rocco-Chiajano-Marano-Calvizzano-Villaricca-Giugliano (Dampftram), 2. von dieser Linie ausgehend eine Zweigbahn nach Mugnano (gleichfalls Dampftram), 3. Neapel (Museum)-Capodimonte-Miano (elektrischer Betrieb). Konzessionärin ist die „Société Anonyme des Tramways du Nord de Naples“.

Dampftram Arona-Gravellona-Toce. Die Konzession ist ertheilt; die Betriebsgesellschaft ist in der Bildung begriffen, und soll die Linie bis zum Herbst betriebsfähig hergestellt sein.

Seilbahn Como-Brunate. Für diese Bahn soll das System Abt Anwendung finden, wobei ein Stahldrahtseil vom 3 cm Dicke benutzt wird, dessen Reissprobe mit einem achtmal so grossen Gewicht geschieht, als dasselbe zu bewegen haben wird. Die Wagen sollen 32 Personen fassen und in leerem Zustande etwa 6 t wiegen; die bewegende Dampfmaschine ist auf 40 Pferdekraft angenommen und die grösste Steigung der Linie wird 67% betragen.

Seilbahn zu Bergamo. Bei dieser Bahn wird eine Sicherungsvorrichtung verwendet, welche aus einem zweiten Stahldrahtseil besteht und (durch besondere Mittel) in fortwährender Spannung erhalten, bei etwaigem Bruch des Zugseiles die Wagen hemmt und anhält. Ein vom Präfekten bestellter Ausschuss von 5 Technikern hat diese Einrichtung neuerdings geprüft und begutachtet.

Seilbahn nach der Hochebene des Eliosees. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den Eigenthümern zweier Mailänder Hotels die Konzession zur Anlegung einer Seilbahn nach Abt'schem System vom Ufer des Lago Maggiore bei Ober-Maccagno (Varese) nach der Hochebene des Eliosees genehmigt.

Aus Frankreich.

Umgrenzung des lichten Raumes.

Durch eine ministerielle Entscheidung vom 10. Juni 1868 war angeordnet worden: 1. dass jedes über Trittbretthöhe emporragende Hinderniss künftig wenigstens 1,35 m von der Aussenkante der nächsten Schiene des Hauptgeleises entfernt sein müsse, 2. dass abgesehen von besonderen Fällen die bereits vorhandenen, in den freizuhaltenden lichten Raum hineinragenden Hindernisse erst bei einem etwaigen Umbau der Bahnhöfe auf die Entfernung von 1,35 m zurückgeführt werden brauchten. Da also diese Bestimmung keine rückwirkende Kraft hat, ist auf verschiedenen Linien noch eine grosse Anzahl vereinzelter Hindernisse vorhanden, die weniger als 1,35 m von der Schienenaussenkante entfernt sind und in jüngster Zeit zu mehreren Unfällen Anlass gegeben haben.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hatte daher die Absicht, den lichten Raum gemäss den Bedingnissheften von 1857 und 1859 gleichmässig auf 1,43 m auszudehnen; auf Grund des Gutachtens des technischen Eisenbahnbetriebs-Ausschusses beschloss er jedoch von den Kunstbauten überhaupt abzusehen. Demgemäss hat der Minister die Eisenbahngesellschaften durch Rundschreiben vom 31. Dezember 1890 aufgefordert, innerhalb 2 Jahren die über Trittbretthöhe emporragenden, längs der Hauptgeleise gelegenen, vereinzelten Hindernisse auf eine Entfernung von 1,35 m von der Schienenaussenkante zurückzuführen.

Antrag auf Stempelermässigung der Güteranmeldezettel.

Lechevallier und 24 andere Abgeordnete haben am 15. Januar einen Gessetzentwurf eingebracht, auf Grund dessen die Stempelgebühr für die von den Gesellschaften den Empfängern von Fracht- und Eilgütern zuzustellenden Anmeldezettel von 15 auf 5 Cts. ermässigt werden soll.

Abschaffung des Amtes der General-Eisenbahnkommissare.

Das durch die Verträge von 1883 behufs Ueberwachung der finanziellen Geschäftsführung der grossen Gesellschaften geschaffene Amt der General-Eisenbahnkommissare (commissaires généraux des chemins de fer), das zuletzt nur noch 2 Vertreter hatte, ist durch das Finanzgesetz vom 26. Dezember 1890 mit Wirkung vom 1. Januar d. J. ab aufgehoben.

Entscheidungen des Staatsrathes im Verwaltungsstreitverfahren.

1. Die den Departements auf Grund des Lokalbahngesetzes vom 11. Juni 1880 bewilligten Beihilfen können Zinsbürgschaften nicht gleichgestellt werden; sie bewahren vielmehr ihren eigenthümlichen Charakter als Beihilfen, die nicht den Gesellschaften sondern den Departements versprochen sind, um ihnen die Bestreitung der Last der Zinsengewähr zu ermöglichen.

2. Das von einer Eisenbahngesellschaft einer Privatperson im Schenkungswege erlassene Lagergeld muss, da ein solcher Erlass durch das Bedingnissheft, das die besonderen Verträge verhindert, untersagt ist, für Rechnung der staatlichen Zinsengewähr erstattet werden.

Strassenbahnkonzessionen.

Der Generalrath des Seinedepartements hat im Dezember 1890 die Konzessionsertheilung für die von der Strassenbahn-Gesellschaft von St. Maur zu betreibenden Strassenbahnen mit mechanischer Zugförderung: 1. von La Varenne-St. Hilaire nach der Brücke von Charenton und 2. von St. Maur-des-Fossés nach Vincennes beschlossen.

Die Vorort-Strassenbahnen von Paris.

Die zur Zeit im Betriebe befindlichen Vorortlinien sind bei der stets zunehmenden Bedeutung der Pariser Vororte völlig ungenügend und es müsste ein neues Netz, das bis ins Herz von Paris eindringt und sich mit den bestehenden Linien abzufinden hat, unverzüglich geschaffen werden. Der Generalrath der Seine hat infolge dessen in seiner Sitzung vom 31. März 1890 die Herstellung 11 neuer Strassenbahnlinien beschlossen, deren wesentlicher Zweck darin besteht, Neuilly und Pantin mit der Oper, Asnières und Courbevoie mit la Madeleine, Charenton mit dem Platz der Republik, Montreuil und Villejuif mit le Châtelet, Saint Ouen mit Gennevilliers, Courbevoie mit Bezons und Colombes, endlich Saint Ouen (Friedhof) mit Saint Denis, La Briche und Epinay zu verbinden. Durch Erlass vom 11. August 1890 wurden die Rechte der in Konkurs gerathenen Konzessionsgesellschaften an die Nord- bezw. an die Süd-Strassenbahngesellschaft übertragen; aber die Linien verwirklichten sich immer noch nicht, weil eine Einigung zwischen den genannten Gesellschaften und der Omnibusgesellschaft, die die Konzessionsertheilung für Linien im Innern von Paris an eine andere Gesellschaft als eine Beeinträchtigung ihrer Rechte betrachtet, nicht zustande kam.

Da indessen der Minister der öffentlichen Arbeiten und mit ihm der ganze Ministerrath die Meinung vertritt, dass der Staat das unbestreitbare Recht habe, neue im Innern von Paris endigende Strassenbahnlinien jeder ihm beliebenden Gesellschaft konzessioniren zu dürfen, so erhielt der Bautendirektor Alphand amtlich den Auftrag, Verhandlungen anzuknüpfen, um einen Verständigungspunkt zwischen den streitenden Parteien zu finden. Am meisten mag bei dieser aufgezwungenen Vermittelung wohl die unzweideutig kundgegebene Absicht der Regierung, einer neuen Gesellschaft die Konzession zu ertheilen, wenn nicht in kürzester Frist eine Einigung erzielt würde, gewirkt haben. Die Furcht vor dem drohenden Wettbewerb hat den gordischen Knoten gelöst, so dass der Abschluss stündlich zu erwarten steht.

Urtheile des Reichsgerichts.

Uebergang der aus der Zeit vor der Verstaatlichung herrührenden Entschädigungsansprüche der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft auf den Fiskus. Der Eisenbahnfiskus hatte gegen die Gewerkschaft des Steinkohlenbergwerks Z. einen Anspruch auf Ersatz des Schadens, welcher durch den Bergwerksbetrieb der Beklagten an der früheren Köln-Mindener Eisenbahn entstanden sein sollte, erhoben. Das Berufungsgericht wies die Klage ab, so weit die Beschädigung im Jahre 1878 oder früher entstanden sei. Das Reichsgericht erkannte abweichend aus folgenden Gründen:

Der Berufungsrichter bemerkt: „Der Schaden, zu dessen Beseitigung die erwähnten Arbeiten vorgenommen worden, sei spätestens im Jahre 1878 eingetreten. Im Jahre 1878 aber sei die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft noch Eigenthümerin der fraglichen Bahnstrecke gewesen und habe noch die Verwaltung derselben für eigene Rechnung geführt. Der Schaden sei also nicht dem Kläger, sondern der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft erwachsen, und würde Kläger Ersatz für denselben nur dann von der Beklagten verlangen können, wenn der Ersatzanspruch auf ihn übergegangen wäre.“

Dann führt der Berufungsrichter aus, dass der vom Kläger erwähnte Vertrag vom 27. August/10. Oktober 1879 diesen Uebergang nicht bewirkt habe, dass es dazu vielmehr eines besonderen Abtretungsaktes bedurft hätte, der vom Kläger nicht behauptet sei. Diese Rechtsansicht kann nicht für zutreffend erachtet werden.

Zunächst ist der Ausführung der Beklagten entgegenzutreten, dass der von der Staatsregierung mit der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft geschlossene Vertrag nichts weiter enthalte, als ein Privatabkommen, das durch das Gesetz vom 20. Dezember 1879 (Gesetzsammlung Seite 635) seine obrigkeitliche Genehmigung erhalten habe, und dass deshalb die Auslegung des Berufungsrichters als dem Gebiet der Thatfrage angehörig sich der Nachprüfung seitens des Revisionsgerichts entziehe. Die Beklagte verkennt hierbei Wesen und rechtliche Bedeutung des erwähnten Vertrages und des dazu ergangenen Gesetzes vom 20. Dezember 1879. Das Letztere ist nicht ein blosser administrativer Erlass der Staatsregierung, sondern ein Akt der gesetzgebenden Gewalt, erlassen von Seiner Majestät dem Könige unter Zustimmung beider Häuser des Landtags der Monarchie. Dadurch, dass im § 1 Nr. 4 die Staatsregierung ermächtigt ist, „die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnunternehmung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft nach Maassgabe des beigedruckten Vertrages vom 27. August/10. Oktober 1879 zu übernehmen,“ werden alle in dem Vertrage enthaltenen, von dem gemeinen Civilrecht zum Theil nicht unerheblich abweichende Festsetzungen zu integrirenden Bestandtheilen des Gesetzes und damit zu Rechtsnormen erhoben, die der Auslegung des Revisionsgerichts, wie jedes andere Gesetz, unterworfen sind.

Die für die Klageberechtigung des Fiskus entscheidende Bestimmung findet sich im § 1 des Vertrages, wo es wörtlich heisst:

> Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat. Zu diesem Zwecke übergibt die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von der Direktion der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds mit der im § 8 vorgesehenen Beschränkung an die vom Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende Königliche Behörde.

Welche Rechte der Staat an den ihm übertragenen Vermögensstücken erlangen soll, ist weder hierin, noch an einer anderen Stelle des Vertrages bestimmt zum Ausdruck gelangt; es sind namentlich die ihm übertragenen Befugnisse nach ihrer rechtlichen Natur nicht näher bezeichnet. In einigen ähnlich liegenden Fällen hat sich das Reichsgericht über die Tragweite jener Vertragsbestimmung bereits ausgesprochen. Es hat in Sachen Bergmann und Genossen wider Eisenbahnfiskus (Rep. V Nr. 254/1888) im Urtheil vom 5. Januar 1889 angenommen, dass der im wesentlichen mit dem oben erwähnten Abkommen gleichlautende Vertrag vom 13./18. Dezember 1879, den die Rheinische Eisenbahngesellschaft mit der Staatsverwaltung abgeschlossen hat, jener zwar das Eigenthum an den übertragenen Vermögensstücken nicht entzogen hat, dass dadurch aber dem Staat die ausgedehntesten Verwaltungsbefugnisse, und zwar für eigene Rechnung für alle Zukunft unwiderruflich übertragen sind. In dem Urtheil vom 7. Juli 1886 in Sachen Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft wider Eisenbahnfiskus (Rep. V Nr. 66/1886), wo gleichfalls der Vertrag vom 13./18. Dezember 1879 in Frage kam, hat das Reichsgericht dahingestellt sein lassen, ob der Staat Eigenthum oder auch nur vollständigen Besitz an den übergebenen Sachen erlangt habe, dagegen ausgesprochen, dass schon darin, dass dem Kläger auf ewige Zeiten der Betrieb und die Verwaltung des ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung übertragen sei, Recht und Pflicht für ihn liege, die Gegenstände des Betriebes zu erhalten und sie gegen Beschädigungen Dritter zu bewahren. Aus diesem Grunde ist der klagende Fiskus zur Geltendmachung von Beschädigungen der Grundstücke durch Bergbau für legitimirt erachtet. An diesen Grundsätzen ist festzuhalten. Es ergibt sich daraus, dass der Kläger, wenn er auch nicht als Eigenthümer der überkommenen Vermögensobjekte anzusehen ist, doch an dem gesammten Vermögen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, wie es am 1. Januar 1879 bestand, die Verwaltung erlangt hat, und zwar für eigene Rechnung und in einem Umfange, wie sie sonst nur dem Eigenthümer gebührt. Bestanden nun zu jener Zeit Ersatzansprüche der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, so bildeten sie einen Theil dieses Vermögens und gelangten mit ihm in die Verwaltung des Staats. Kraft seines ausschliesslichen Verwaltungsrechts hat sonach der Kläger, und zwar er allein, das Recht, die erwähnte Forderung einzuziehen und klagend gegen die Schuldnerin zu verfolgen. Mag die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft auch noch Gläubigerin sein, so ist sie doch nicht mehr befugt, selbst die Gläubigerrechte klagend geltend zu machen.

Gegen die oben entwickelten Grundsätze verstösst das Berufungsurtheil; es unterliegt daher, soweit es dem Kläger wegen mangelnder Aktivlegitimation die Klage versagt, der Aufhebung. In der Sache selbst kann beim Fehlen der erforderlichen thatsächlichen Feststellungen eine Entscheidung noch nicht ergehen, weshalb die Zurückverweisung der Sache in die Vorinstanz auszusprechen ist.

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 29. November 1890 in der Sache Eisenbahnfiskus Eisenbahn-Betriebsamt [rechtsrheinisch] zu Essen w. die Gewerkschaft des Steinkohlenbergwerks Zollverein.)

Entscheidungen des Ober-Verwaltungsgerichts.

v. O. **Strassenbeleuchtung. Beleuchtung nicht öffentlicher, jedoch dem Publikum freigegebener Wege.** Aus den Entscheidungsgründen: „Zu den polizeilich zu schützenden und vom Eigenthümer wahrzunehmenden Interessen gehört auch die Beleuchtung solcher Räume, Plätze und Grundstücke, auf welchen dritte Personen zu verkehren genöthigt sind. Die in solchen Fällen entstehende Pflicht zur Beleuchtung trifft nur dann nicht den Eigenthümer des Grundstücks, wenn sie durch spezielle Rechtsnormen ausgeschlossen wird, daher insbesondere nicht in dem Falle, wenn das Grundstück den Körper eines öffentlichen Weges bildet. Denn der Eigenthümer des den Wegekörper bildenden Grundstücks hat alle seine aus dem Eigenthume entspringenden öffentlich-rechtlichen Pflichten bezüglich des Verkehrs lediglich dadurch erfüllt, dass er sein Grundstück dem allgemeinen Gebrauche überlässt. Da auch die Pflicht zur Wegeunterhaltung die zur Beleuchtung regelmässig nicht in sich schliesst, so muss letztere bei allen öffentlichen Wegen, mangels eines anderen verpflichteten Subjekts, der Gemeinde, als der Trägerin aller Polizeikosten, zur Last fallen. — Die polizeilich gebotene Beleuchtung nicht öffentlicher, jedoch dem Publikum freigegebener und entsprechend benutzter Wege liegt dagegen im allgemeinen dem Eigenthümer ob. Derselbe ist als solcher verpflichtet, sein Eigenthum in einem derartigen Zustande zu erhalten, dass durch dasselbe weder Leben, Gesundheit, noch die öffentliche Ruhe, Ordnung und Sicherheit gefährdet wird.“

(Erk. des I. Senats des Preuss. Ober-Verwaltungsgerichts vom 23. November 1889; Entsch. Bd. XVIII. S. 411.)

Personalnachrichten.

Josef Stummer Ritter von Traunfels †.

Der K. K. Hofrath Josef Stummer Ritter von Traunfels, Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Vizepräsident der Galizischen Carl Ludwigbahn ist am 12. d. Mts. nach kurzer Krankheit im 83. Lebensjahre gestorben. Der Verewigte hat schon bei der Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und bei der ersten Versammlung der Techniker Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Kaiser Ferdinands-Nordbahn vertreten und hat dann durch lange Jahre den Vorsitz in diesen Versammlungen und in der Technischen Kommission des Vereins geführt, der letzteren überdies bis zur Gegenwart als Ehrenpräsident angehört.

Der Verein wird dem Dahingeschiedenen ein freundliches Andenken bewahren. Wir werden auf die grossen Verdienste desselben um die Eisenbahntechnik demnächst zurückkommen.

Württemberg.

Baurath Knoll, Mitglied der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, ist gestorben. Dem Maschineningenieur Zutt in Karlsruhe ist eine Abtheilungsingenieur-Stelle bei dem maschinentechnischen Büreau der Generaldirektion übertragen worden. Maschinenmeister Beyerlen in Friedrichshafen wurde auf die Stelle des Vorstands der Lokomotivwerkstätte Esslingen, Bahnhofverwalter I. Klasse, tit. Bahnhofinspektor Harter in Metzingen in gleicher Eigenschaft nach Reutlingen versetzt. Die Stelle des Vorstands der Lokomotivwerkstätte und der Werfte in Friedrichshafen wurde dem Abtheilungsingenieur Kittel bei dem maschinentechnischen Büreau der Generaldirektion unter Verleihung des Titels „Maschinenmeister“ übertragen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

In der von der Generaldirektion der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen in der Nr. 14 dieser Zeitung erlassenen Bekanntmachung (Inser. Nr. 317) ist in der 2. bezw. 3. Zeile von oben statt „Bayerisch-Oesterreichischer Gütertarif“ zu setzen „Bayerisch-Oesterreichisch - Ungarischer Gütertarif.“ (348)

2. Schliessung von Stationen.

Schliessung der Station Düsseldorf B. M. für den Frachtgutverkehr und der Station Rath B. M. für den gesammten Güterverkehr bei Ueberleitung des Güterverkehrs auf die neuen Bahnanlagen bei Düsseldorf. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 18. September v. J. wird hierdurch zur Kenntniss gebracht, dass am 1. April d. J. der gesammte Frachtgüterverkehr auf die neuen Bahnanlagen bei Düsseldorf übergeleitet wird. An dem bezeichneten Tage wird die Station Düsseldorf B. M., unter Aufhebung der in Betracht kommenden Tarifsätze, für den Frachtgutverkehr geschlossen. — Die Abfertigung von Eilgütern, ferner von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, soweit deren Ablieferung bei den Gepäckabfertigungsstellen bezw. als Eilgut erfolgt, verbleibt bis auf weiteres auf dem Bahnhofe Düsseldorf B. M. — Der Verkehr von und nach dem Rheinwerft daselbst wird von dem genannten Tage ab durch die Station Düsseldorf-Bilk vermittelt. Am 1. April d. J. wird ferner die Station Rath B. M. für den Güter- und Eilgutverkehr, wie auch für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren geschlossen und treten die betreffenden Tarifsätze ausser Kraft.

Sendungen nach und von der Station Grafenberg werden von demselben Zeitpunkte ab über die neue Verbindungslinie nach dem neuen Bahnhof Düsseldorf befördert, und auch die Frachtsätze nach der Länge der neuen Verbindungsbahn berechnet, wodurch für Sendungen in der Richtung Kettwig Frachterhöhungen eintreten, über welche näheres bei der Königlichen Eisenbahndirektion, rechtsrh., zu Köln, in deren Bezirk die Stationen Grafenberg und Düsseldorf B. M. bereits am 15. März d. J. übergehen, zu erfahren ist.

Elberfeld, den 16. Februar 1891. (349)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der Königlichen Eisenbahndirektion, rechtsrh., zu Köln.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Der Betrieb auf der unterm 16. d. Mts. als gesperrt gemeldeten Nebenbahn Garnsee-Lessen ist am 17. d. Mts. Abends wieder aufgenommen.

Bromberg, den 19. Februar 1891. (350)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Deutsch - Russischer, Kursk - Kiewer und Libau - Romnyer Getreideverkehr. Der Artikel „Hederich“ wird von sogleich in das Waarenverzeichniss des Theils I des vom 15/27. September 1889 gültigen Ausnahmetarifs 1 a bezw. der Getreidetarife für den Kursk-Kiewer und Libau-Romnyer Verkehr aufgenommen und ist derselbe zwischen die in der II. Kategorie enthaltenen Artikel „Rübsen“ und „Chinesischer Rettigsamen“ einzureihen.

Bromberg, den 16. Februar 1891. (351)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 1. März cr. wird die Station Friedrichshütte in die Ausnahmetarife für überseeische Eisenerze in Mengen von mindestens 50 000 kg sowie für Schwefelkies-Abbrände von Stettin nach Oberschlesien einbezogen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, bei unserem Verkehrsbüreau hierselbst und bei den Auskunftsbüreaus zu erfragen.

Breslau, am 17. Februar 1891. (352)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Die Ausnahmesätze für Holzzeugmasse, Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) von Friedeberg a. Queis, Lauban, Oberleschen, Penzig und Schmiedeberg i. R. nach Sosnowice trs. gelangen am 1. Mai cr. zur Aufhebung.

Breslau, am 17. Februar 1891. (353)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1890. Mit dem 1. April 1891 gelangt zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1890, ein Nachtragl zur Einführung, in welchen die von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen in der Generalkonferenz vom 12. Dezember v. J. gefassten Beschlüsse, soweit sie bindende Kraft erlangt haben, aufgenommen sind. Durch die beschlossenen Aenderungen werden, abgesehen von einigen Beschränkungen in Bezug auf das Gewicht der zur Aufgabe kommenden Gefässe mit lebenden Fischen und einigen unwesentlichen Frachterhöhungen, durchweg Frachtermässigungen herbeigeführt. Exemplare des Nachtrags zum Preise von 30 ₰ für das Stück können von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 1. März d. J. ab bezogen werden.

Berlin, den 13. Februar 1891. (354 MG)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Theil I, vom 1. April 1890. Mit dem 1. April d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält u. a. anderweite Bestimmungen über die Gestellung von zum Transport lebender Thiere dienenden Etagewagen und die Aufhebung der Gebühr für die Desinfektion der Viehladerampen, der Ein- und Ausladeplätze und der Viehhöfe der Eisenbahnen. Exemplare des Nachtrags können vom 1. März d. J. ab von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung kostenfrei bezogen werden.

Berlin, den 13. Februar 1891. (355 MG)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr Elsass - Lothringen - Frankreich. Der Tarif für die Beförderung roher Baumwolle in Ballen von Französischen Nordseehäfen nach verschiedenen diesseitigen Stationen, welcher am 15. Februar d. J. in Kraft treten sollte, kann nach Mittheilung der Französischen Bahnen erst am 1. März d. J. zur Einführung kommen.

Strassburg, den 16. Februar 1891. (356)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nassau-Elsass-Lothringischer Güterverkehr. Für den Verkehr zwischen Frankfurt a/M.-Sachsenhausen (Staatsbahnhof), Hanau Ost- und Nordbhf. und Höchst (Staatsbhf.) einerseits und den Reichsbahnstationen Bourg-Bruche, Fouday, Saales und St. Blaise-Poutay andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit direkte Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (357)

Frankfurt a/M., den 17. Februar 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. März l. J. gelangt der Nachtrag XV zu Theil II, Tarifheft Nr. 1 des Bayerisch - Oesterreichisch - Ungarischen Gütertarifs zur Einführung.

München, den 7. Februar 1891. (358)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn. Soweit die Sätze des Ausnahmetarifs XII für See-Transitgüter im Lokal-Gütertarife sich niedriger stellen wie die normalen Frachtsätze, finden erstere auch Anwendung für den Verkehr zwischen Nordenham einerseits und Elsfleth andererseits.
Oldenburg, den 12. Februar 1891. (B359)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. erscheint zum Hessisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. Oktober 1890 der Nachtrag I. Derselbe ist von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, kostenlos zu erhalten.
Mainz, den 14. Februar 1891. (360)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Die im Nachtrag XII zum Gütertarif Bromberg-Berlin auf Seite 11 angegebene Entfernung für Colberg-Stettin Centr.-Güter-Bhf. beträgt nicht 131, sondern 132 km. Letztere Entfernung tritt mit dem 1. April d. J. in Kraft.
Bromberg, den 13. Februar 1891. (361)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlen-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. ist zum Kohlentarif Nr. 3 (Verkehr mit Hessen) der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Wemmetsweiler der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (lrh.).
Köln, den 17. Februar 1891. (362)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Beförderung von gemünztem Gelde in dichten Säcken. Die mit dem 1. d. Mts. für den Bereich unseres Lokalverkehrs und des Wechselverkehrs der Preussischen Staatsbahnen in Kraft getretene Bestimmung über die Beförderung von gemünztem Gelde in dichten Säcken findet von jetzt ab auch im Verkehre mit Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn, der Dortmund-Gronau-Enscheder und Eisern-Siegener Eisenbahn, sowie mit den Stationen Georgsmarienhütte der Georgsmarienhütten-Eisenbahn, Cranenburg der Holländischen Eisenbahn, Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn und mit den auf Deutschem Gebiet gelegenen Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn Anwendung.
Köln, den 15. Februar 1891. (363)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlen-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. ist zum Saarkohlen-Tarifhefte Nr. 4 (Verkehr mit der Main-Neckar-Bahn) der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Sulzbach Station und Wemmetsweiler.
Köln, den 16. Februar 1891. (364)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Petroleum-Verkehr aus Galizien. Vom 1. März 1891 an finden die im Nachtrage III vom 15. April 1890 zum Ausnahmetarife für Petroleum vom 1. Juni 1887 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Galizischen Stationen exklusive der Station Lemberg einerseits und der Station Teschen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits auch Anwendung auf die Station Teschen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Mit dem gleichen Termine treten die im Tarife vom 1. Juni 1887, im Nachtrage I vom 15. April 1888 und im Nachtrage II vom 1. November 1888 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Kralup und Tetschen der Böhmischen Nordbahn ausser Kraft.
Wien, am 14. Februar 1891. (365)
Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Oesterreichisch-Ungar.-Französ. Eisenbahnverband. Nachtrag I zu Tariftheil III, Heft 1 (Ausnahmetarif für Getreide etc.). Mit 1. März 1891 gelangt der vorbezeichnete Nachtrag zum Tariftheile III Heft 1, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, der Tariftabellen und des Kilometerzeigers, zur Einführung.

Exemplare sind bei den betheiligten Verbandsverwaltungen und im Auskunftsbüreau der K. K. Staatsbahnen (Wien I, Johannesgasse) für 10 kr. pro Stück erhältlich.
Wien, am 13. Februar 1891. (366)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Nachtrag VIII zum gemeinsamen Tarife Theil I der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen. Zu dem gemeinsamen Tarife Theil I der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen vom 1/9. 1887 tritt am 15. März l. J. der Nachtrag VIII in Kraft, welcher Aenderung der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Gütern, Aenderung der Tarifbestimmungen, betreffend Nebengebühren und Aenderung der Güterklassifikation enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.
Wien, am 16. Februar 1891. (367)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Ausscheiden der Route Sosnowice-Mittelwalde aus dem Getreideverkehre. Mit dem 1. April l. J. scheidet die Route Sosnowice-Mittelwalde aus dem Getreideverkehre des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Verbandes nach Tetschen transit (Ausnahmetarif vom 26. Juni a. St./8. Juli n. St. 1886) aus und werden bei Abfertigung von Getreidesendungen über diese Route die höheren Frachtsätze der bezüglichen Lokaltarife erhoben.
Wien, am 16. Februar 1891. (368)
Die K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des II. Nachtrages zum Theile I. Zum Verbandstarife Theil I, gültig vom 1. Januar 1886, gelangt am 1. April 1891 der Nachtrag II zur Einführung, welcher eine Ergänzung des § 25 des Reglements in Bezug auf die Sendungen, die zu den Frachtsätzen zwischen Oesterr.-Ungarischen Stationen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit andererseits zur Beförderung gelangen, enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen gratis erhältlich.
Wien, am 17. Februar 1891. (369
Namens der Verbandsverwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1891 kommt der II. Nachtrag zum „Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatz- und Tarifbestimmungen für die Eisenbahnen Deutschlands mit den besonderen Zusatzbestimmungen und Lokaltarifen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft I Beförderung von Personen- und Reisegepäck vom 1. Januar 1890“ zur Einführung.

Derselbe enthält Bestimmungen über die Ausgabe von Arbeiter-Wochenkarten und Arbeiter-Rückfahrkarten.
München, im Februar 1891. (370)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.
Böhm.

6. Verdingungen.

K. Württb. Staatseisenbahnen. Die Württb. Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung des Bedarfs an Radreifen, Achsen, Tragfedern, Spiralfedern, Schmiedetheilen aus Tiegelstahl, Schmiedetheilen aus Flussstahl und Radkörpern für das Rechnungsjahr 1891/92 zu vergeben.

Die Bedarfs-Zusammenstellung, Lieferungsbedingungen, technischen Vorschriften und Zeichnungen liegen zur Einsichtsnahme im maschinentechnischen Büreau hier auf, oder können auf schriftliches Ansuchen von dieser Stelle gegen eine Vergütung von 3 M. für sämmtliche Gegenstände und von 50 ₰ für nur einen Gegenstand bezogen werden.

Angebote auf die ganze oder einen Theil der Lieferung wollen bis **Montag, den 2. März 1891, Mittags 12 Uhr** mit der Aufschrift:
„Lieferung von Radreifen, Achsen etc. betreffend“
versehen, verschlossen bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr stattfinden.
Stuttgart, den 16. Februar 1891. (371)
Generaldirektion
der K. Württb. Staatseisenbahnen,
Betriebsabtheilung.

Verding von Schreibmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1891/92 erforderlichen:
40 Ries blaue Aktendeckel,
40 „ weisse Aktendeckel,
584 „ Kanzleipapier,
1 134 „ Konzeptpapier,
159 „ Packpapier,
1 632 700 Stück Briefumschläge und
2 622 Gros Stahlfedern
sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 10 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet in unserem Sitzungssaale am **5. März 1891, Vormittags 11 Uhr**, statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum **19. März.**
Magdeburg, den 19. Februar 1891. (372)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Nebenprodukten.

Verkauf von Steinkohlentheer, Gasöltheer und Kohlenwasserstoff. Die im Rechnungsjahre 1891/92 in den diesseitigen Gasanstalten zu Magdeburg, Halberstadt, Halle a/S., Braunschweig, Jerxheim, Börssum, Kreiensen und Berlin (Lehrter Bahnhof) zur Gewinnung kommenden Nebenprodukte, ungefähr
85 000 kg Steinkohlentheer,
208 500 „ Gasöltheer und
14 500 „ Kohlenwasserstoff

sollen im Wege des schriftlichen Anbietungsverfahrens verkauft werden.

Bedingungen und die als Angebotsbogen zu benutzende Nachweisung der Nebenprodukte liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im Verwaltungsgebäude, Fürstenwallstrasse Nr. 1—10 hierselbst, im Sitzungssaale

am 7. März 1891,
Vormittags 11 Uhr,

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 21. März d. J.

Magdeburg, den 15. Februar 1891. (373)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Betriebsdirector gesucht.

Für unsere Strassenbahn St. Johann-Malstatt-Burbach-Louisenthal, welche in diesem Jahre noch einige Erweiterungen erfahren wird, suchen wir einen, vorwiegend maschinentechnisch gebildeten, Director, der insbesondere auch die Verhandlungen mit den Behörden zu führen haben würde.

Gehalt 4000 *M.* jährlich und freie Wohnung.

Antritt thunlichst bald; die Stellung ist bei genügender Leistung eine dauernde. — Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissen an uns direct erbeten.

Hannover, 14. Februar 1891.
Localbahn-Bau- & Betriebs-Gesellschaft zu Hannover. Hostmann & Co.

Williger'sche
Eisenbahn-Blitz-Draisine
mit Segelbetrieb

bei einem mittelmässigen Luftzuge bedarf es des Tretens nicht mehr, Kugellager und Kurbeln vernickelt, alles Andere fein emaillirt, liefert zum Preise von 350 *M.* gegen Ratenzahlung, baar bedeutenden Rabatt

Rudolf Williger, Haynau i Schl.
Illustrirte Prospecte gratis und franco!

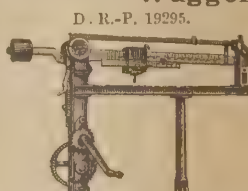
Zeichenpapiere,
Pauspapiere,
Lichtpausrohpapiere,
Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.
(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt

Waggonwaagen mit und ohne Geleisunterbrechung.


D. R.-P. 19295.

Gepäckzeigerwaagen neuesten Systems bis 500 Kg. Tragkraft Laufgewicht, kombinirt mit Zeiger, dauerhaft und sicher.

Güterschuppenwaagen zum Einlassen in den Boden, abgeschlossen gegen Staub und Schmutz.

Automatische Waagen zum Zuwiegen der Kohlen in Tender.

Zehnt.Taus.	Hund.	Zehn.	Kilo			
2	6	5	3	4	Brutto.	Waggon Nr.
1	0	2	3	6	Tara.	Empfänger
					Netto.	Datum

Schenck's Registrirapparat
zum Aufdrucken des Gewichts auf Billets.
Bereits 2000 Stück in Betrieb.

— Prospecte gratis und franco. —
330 Registrirapparate für preussische Staatsbahnen geliefert.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim

liefert als langjährige Specialität:

Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art

Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen.
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.

Patent-Sicherheits-Aufzüge
für Hand-, Dampf- und hydraulischen Betrieb, den neuesten Anforderungen entsprechend.
(D. R.-P. 30391.)

Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat (D. R.-P. 1525).

Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.

Gepäckzeigerwaagen,
Transportable Locomotiv-Controllwaagen.

Rootsgebläse,
Feldschmieden,
Schmiedeherde.

Materialprüfungsmaschinen.

Zählapparate.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 16. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . . 23 Mk. [illegible] franco an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW.) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 25. Februar 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 4 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

(Fortsetzung aus Nr. 15.)

III. Weizen und Spelz.

Das III. Kartenblatt behandelt die Artikel **Weizen** und **Spelz**, für welche das Ernteergebniss im Erntejahr (vom 1. Juli bis 30. Juni) wieder eine Abnahme von 194 527 t = 7,2 % gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres nachweist. Von dieser Abnahme kommen auf Preussen 89 402 t, Sachsen 9 204 t, Württemberg 34 381 t, Baden 15 484 t, Elsass-Lothringen 14 471 t, die übrigen Deutschen Staaten 33 128 t, während sich bei Bayern eine Zunahme von 5 189 t und bei Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz von 15 450 t ergeben hat.

Die Einfuhr in den freien Verkehr des Zollgebiets (für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1888) betrug 516 714 t, d. i. gegen das Vorjahr 185 880 t mehr und die Ausfuhr 776 t, d. i. gegen das Vorjahr 336 t weniger. Bei der Einfuhr waren hauptsächlich Russland mit 299 453 t, Oesterreich-Ungarn mit 134 327 t und Rumänien mit 25 480 t betheiligt.

Die Beförderung von Weizen und Spelz auf den Eisenbahnen im Deutschen Reiche einschliesslich der Bahneinfuhr aus dem Auslande betrug 2 091 422 t, d. i. 32 410 t weniger gegen die Ziffer des Vorjahres.

Die nachstehende Uebersicht ergibt, in welchem Umfange die einzelnen Verkehrsgebiete des Deutschen Reiches und des Auslandes im Versand bezw. Empfang im Jahre 1889, sowie im Vergleiche mit dem Vorjahre betheiligt waren.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Versand				Empfang		
Verkehrsgebiete	Jahr	in den eigenen Bezirken (Binnenverkehr) t	nach den übrigen Bezirken: des Deutschen Reiches t	nach den übrigen Bezirken: des Auslandes t	zusammen t	aus den Bezirken: des Deutschen Reiches (ausschl. Binnenverkehr) t	aus den Bezirken: des Auslandes t	zusammen einschl. Binnenverkehr (Spalte 3) t
Deutschl.: I. Nordwest-	1889	88639	110688	4831	204158	124980	4481	218100
	1888	*82133*	*101682*	*3127*	*186942*	*123461*	*3726*	*209320*
II. Süd-	1889	214716	255172	85604	555492	280173	65788	560677
	1888	*198300*	*241859*	*62001*	*502160*	*271041*	*75247*	*544588*
III. Nord-	1889	215116	200613	224	415953	154925	328	370369
	1888	*198693*	*212498*	*169*	*411360*	*142169*	*524*	*341386*
IV. Mittel-	1889	173415	72030	9	245454	128570	30030	332015
	1888	*192089*	*69661*	*350*	*261500*	*134954*	*31562*	*358605*
V. Ost-	1889	185937	164005	218	350160	113860	219578	519375
	1888	*160073*	*202129*	*482*	*362684*	*155604*	*288127*	*603804*
VI. Ausland	1889	—	320205	—	320205	90886	—	90886
	1888	—	*399186*	—	*399186*	*66129*	—	*66129*
Summe	1889	877823	1122713	90886	2091422	893394	320205	2091422
	1888	*831288*	*1226415*	*66129*	*2123832*	*893358*	*399186*	*2123832*

In Prozenten des Gesammt-Versandes bezw. -Empfanges ausgedrückt, ergibt sich hieraus folgendes:

	% Versand	% Empfang		% Versand	% Empfang
I. Nordwestliches Deutschland	9,8	10,4	a) des Deutschen Reiches	53,7	42,8
II. Süddeutschland	26,6	26,8	b) des Auslandes	4,4	15,3
III. Norddeutschland	19,9	17,7	davon kommen auf:		
IV. Mitteldeutschland	11,7	15,9	Preussen	51,2	57,8
V. Ostdeutschland	16,7	24,8	Sachsen	3,9	9,5
VI. Ausland	15,3	4,4	Bayern	12,1	9,7
oder:			Mecklenburg	3,1	2,3
1. in/aus den eigenen Bezirken	41,9	41,9	Hessen	0,5	0,6
2. nach/aus den übrigen Bezirken			Baden*)	10,3	6,4
			Württemberg	1,6	5,9
			Elsass-Lothringen	2,0	3,5
			das Ausland	15,3	4,3

Von den Orten, welche grössere Mengen a) im Versand aufweisen, sind zu nennen:

Mannheim	mit 160 188 t	Duisburg, Hafen	mit 7 265 t
Duisburg	„ 30 487 „	Berlin	„ 6 416 „
Ludwigshafen	„ 25 263 „	Neuss	„ 5 974 „
Ruhrort, Hafen	„ 16 744 „	Merseburg	„ 5 283 „
Konstanz	„ 11 956 „	Glogau	„ 5 258 „
Köln	„ 10 019 „	Strehlen	„ 5 129 „
Frankfurt a/M.	„ 8 424 „	Magdeburg	„ 5 000 „
Heilbronn	„ 8 068 „	Lübeck	„ 5 000 „
Posen	„ 7 574 „		

während als solche b) im Empfang die Stationen

Danzig	mit 91 389 t	Strassburg i. Els.	mit 12 540 t
Breslau	„ 39 879 „	Dessau	„ 11 792 „
Halle	„ 21 129 „	Neuss	„ 11 791 „
Berlin	„ 20 856 „	Magdeburg	„ 11 549 „
Hameln	„ 18 856 „	Basel	„ 11 482 „
Münster	„ 14 377 „	Königsberg i. Pr.	„ 10 220 „

nachgewiesen werden.

Ueber den Umfang des Verkehrs auf den Deutschen Wasserstrassen (im Eingang, Durchgang und Ausgang) geben die folgenden Ziffern Aufschluss, wobei zu bemerken ist, dass bei den einzelnen Schiffsstationen (auf der Karte im Ein- und Ausgange, auf der tabellarischen Uebersicht im Durchgange) von 2 000 t und mehr nachgewiesen worden sind.

Es wurden befördert im Stromgebiete:

der Memel mit dem Kurischen Haff	an 2 Stationen	im Durchgang	5 163 t
des Pregels mit dem Frischen Haff	„ 1 Station	„ Eingang	17 042 „
	„ 1 „	„ Durchgang	3 075 „
	„ 1 „	„ Ausgang	12 965 „
der Weichsel	„ 1 „	„ Durchgang	2 225 „
	„ 2 Stationen	„ Ausgang	25 894 „
„ Oder mit dem Gr. Haff	„ 4 „	„ Durchgang	17 880 „
	„ 1 Station	„ Ausgang	6 528 „
„ Elbe	„ 4 Stationen	„ Eingang	44 845 „
	„ 6 „	„ Durchgang	45 529 „
	„ 3 „	„ Ausgang	30 440 „
„ Weser	„ 2 „	„ Durchgang	18 380 „
	„ 1 Station	„ Ausgang	9 033 „
des Rheins	„ 10 Stationen	„ Eingang	301 864 „
	„ 3 „	„ Durchgang	328 054 „
	„ 1 Station	„ Ausgang	2 736 „
der Donau	„ 2 Stationen	„ Eingang	112 495 „
	„ 1 Station	„ Durchgang	111 394 „
im Gebiete des Bodensees	„ 1 „	„ Ausgang	58 426 „

*) einschliesslich Ludwigshafen.

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 58 351 t,

davon in Lübeck . 6 598 t, „ Kiel . . 12 620 „, „ Altona . 4 467 „, „ Hamburg 34 666 „

mit
17 005 t aus Deutschen Häfen
35 510 „ „ Russland,
2 612 „ „ Rumänien,
2 131 „ „ Bulgarien,
800 „ „ anderen fremden Ländern;

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 291 059 t,

davon in Pillau . 171 091 t, „ Danzig 111 670 „, „ Stettin 8 298 „

mit
40 964 t nach Deutschen Häfen,
18 685 „ „ Belgien,
4 814 „ „ Norwegen,
24 847 „ „ Schweden,
33 019 „ „ Dänemark,
10 286 „ „ Frankreich,
128 513 „ „ Grossbritannien,
28 138 „ „ den Niederlanden.

IV. Roggen.

Das Erntejahr (vom 1. Juli bis 30. Juni) hat für den auf dem IV. Kartenblatte behandelten Artikel Roggen eine Abnahme von 159 314 t = 2,9 % gegen das Vorjahr ergeben. Von dieser Abnahme kommen

auf Preussen . . . 205 838 t | auf Baden . . . . . 522 t
„ Sachsen . . . 33 765 „

während eine Zunahme von

35 600 t auf Bayern,
5 728 „ „ Württemberg,
29 790 „ „ Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz,
1 448 „ „ Elsass-Lothringen und
8 245 „ „ die übrigen Deutschen Staaten

kommen.

Die Einfuhr in den freien Verkehr des Zollgebiets (für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1889) betrug 1 059 496 t, d. i. 410 934 t = 63,3 % gegen das Vorjahr mehr, während die Ausfuhr sich um 1 076 t = 90,7 % verminderte. — Bei der Einfuhr war das Ausland und zwar Russland mit 911 468 t, die Niederlande mit 38 878 t, Belgien mit 22 119 t, Frankreich mit 4 208 t, Oesterreich-Ungarn mit 16 055 t, Rumänien mit 31 982 t und die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit 5 012 t betheiligt.

Die Beförderung auf den Eisenbahnen im Deutschen Reiche einschl. der Bahneinfuhr aus dem Auslande betrug 1 381 080 t, d. i. gegen das Vorjahr 115 070 t = 7,8 % weniger.

Aus der nachstehenden Uebersicht ist zu ersehen, in welchem Umfange die einzelnen Verkehrsgebiete des Deutschen Reiches und des Auslandes im Versand bezw. Empfang im Jahre 1889, mit dem Vorjahre verglichen, betheiligt waren:

1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Versand				Empfang		
			nach den übrigen Bezirken			aus den Bezirken		
Verkehrsgebiete	Jahr	in den eigenen Bezirken (Binnenverkehr) t	des Deutschen Reiches t	des Auslandes t	zusammen t	des Deutschen Reiches (ausschl. Binnenverkehr) t	des Auslandes t	zusammen einschl. Binnenverkehr (Spalte 3) t
Deutschl.:								
I. Nordwest-	1889	67145	186972	131	254248	134947	10677	212769
	1888	*74767*	*156576*	*450*	*231793*	*119411*	*11048*	*205226*
II. Süd-	1889	59885	57712	2067	119664	59916	8729	128530
	1888	*50659*	*62941*	*2461*	*116061*	*71909*	*13499*	*136067*
III. Nord-	1889	132110	197792	38	329940	199798	782	332690
	1888	*133621*	*234216*	*37*	*367874*	*229536*	*1629*	*364786*
IV. Mittel-	1889	190876	28679	209	219764	137642	12556	341074
	1888	*146448*	*30582*	*164*	*177194*	*170022*	*12763*	*329233*
V. Ost-	1889	139209	174978	93	314280	113830	110440	363479
	1888	*167798*	*268864*	*39*	*436701*	*162301*	*127588*	*457687*
VI. Ausland	1889	—	143184	—	143184	2538	—	2538
	1888	—	*166527*	—	*166527*	*3151*	—	*3151*
Summe	1889	589225	789317	2538	1381080	648671	143184	1381080
	1888	*573293*	*919706*	*3151*	*1496150*	*756330*	*166527*	*1496150*

In Prozenten des Gesammtversandes bezw. -Empfanges ausgedrückt, ergibt sich hiernach folgendes:

	% Versand	% Empfang		% Versand	% Empfang
I. Nordwestliches Deutschland	18,4	15,4	a) des Deutschen Reiches	57,1	47,0
II. Süddeutschland	8,7	9,3	b) des Auslandes	0,2	10,3
III. Norddeutschland	23,9	24,1	davon kommen auf:		
IV. Mitteldeutschland	15,8	24,7	Preussen	66,6	73,7
V. Ostdeutschland	22,9	26,3	Sachsen	11,2	15,8
VI. Ausland	10,3	0,2	Bayern	3,2	4,6
oder:			Mecklenburg	3,4	1,6
1. in/aus den eigenen Bezirken	42,7	42,7	Hessen	1,4	1,3
2. nach/aus den übrigen Bezirken			Baden*)	3,2	1,6
			Württemberg		
			Elsass-Lothringen	0,1	0,2
				0,6	1,0
			das Ausland	10,3	0,2

Von den Orten, welche grössere Mengen im Versand bezw. Empfang aufweisen, sind hervorzuheben und zwar:

a) im Versand:

Duisburg	56 857 t	Köln	17 335 t
Magdeburg	32 333 „	Posen	16 832 „
Mannheim	28 304 „	Duisburg, Hafen	16 612 „
Ruhrort, Hafen	26 493 „	Frankfurt a/M.	15 595 „
Nordenham	25 635 „	Berlin	14 281 „
Wallwitzhafen	22 962 „	Lübeck	12 299 „
Sosnowice	21 140 „	Uerdingen	10 926 „

b) im Empfang:

Breslau	44 673 t	Nordstemmen	12 015 t
Danzig	12 943 „	Stettin	10 131 „
Berlin	12 388 „		

*) einschliesslich Ludwigshafen.

Der Umfang des (Ein-, Durch- und Ausgangs-) Verkehrs auf den Deutschen Strömen gestaltete sich wie nachstehend angegeben. Es wird hierbei bemerkt, dass bei den einzelnen Schiffsstationen (auf der Karte im Ein- und Ausgang, in der tabellarischen Uebersicht im Durchgang) nur Gewichtsmengen von 3 000 t und mehr nachgewiesen worden sind.

Es wurden befördert im Stromgebiete:

Stromgebiet			
der Memel	an 2 Stationen	im Durchgang	12 038 t
des Pregels mit dem Frischen Haff	„ 1 Station	„ Eingang	4 483 „
	„ 1 „	„ Durchgang	4 969 „
der Weichsel	„ 2 Stationen	„ „	15 685 „
„ Oder	„ 2 „	„ „	29 194 „
„ Elbe	„ 6 „	„ Eingang	282 818 „
	„ 5 „	„ Durchgang	575 095 „
	„ 1 Station	„ Ausgang	24 817 „
„ Weser	„ 2 Stationen	„ Durchgang	27 165 „
	„ 1 Station	„ Ausgang	17 512 „
„ Ems	„ 1 „	„ Eingang	3 212 „
	„ 1 „	„ Durchgang	6 972 „
des Rheins	„ 11 Stationen	„ Eingang	262 708 „
	„ 2 „	„ Durchgang	318 973 „
der Donau	„ 2 „	„ Eingang	7 625 „
	„ 1 Station	„ Durchgang	8 370 „

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 495 952 t,

davon		mit	
in Swinemünde	3 055 t	9 645 t	aus Deutschen Häfen,
„ Stettin	68 729 „	396 415 „	„ Russland,
„ Lübeck	13 149 „	1 300 „	„ Dänemark,
„ Kiel	3 393 „	73 443 „	„ Rumänien,
„ Altona	153 146 „	5 442 „	„ Bulgarien,
„ Hamburg	243 282 „	17 814 „	„ der Türkei,
„ Bremen	11 198 „	7 076 „	„ Nordamerika;
„ Geestemünde	17 497 „		

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 58 501 t,

davon		mit	
in Pillau	44 952 t	13 441 t	nach Deutschen Häfen,
„ Danzig	13 549 „	9 622 „	„ Dänemark,
		13 251 „	„ Norwegen,
		14 444 „	„ Schweden,
		2 372 „	„ Grossbritannien,
		3 829 „	„ anderen fremden Ländern.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 601 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd in den von der Französischen Nordbahn durchschnittenen Departements Frankreichs (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 614 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Beschluss des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs wegen Einführung eines einheitlichen Gepäckabfertigungs-Verfahrens im Vereinsgebiete (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Dem Reichstage ist das zwischen dem Deutschen Reich, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn (zugleich für Liechtenstein), Russland und der Schweiz am 14. Oktober v. J. in Bern abgeschlossene Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nebst der dazu gehörigen Liste, dem Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamtes und dem Schlussprotokoll zur verfassungsmässigen Beschlussnahme, ferner die Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen zur Kenntnissnahme vorgelegt worden.*)

Preussen: Aus dem Abgeordnetenhause.

Die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses erledigte am 17. d. Mts. den Rest des Eisenbahnetats und genehmigte durchweg die Ansätze der Regierung. Anlässlich vorliegender Petitionen wurde darauf hingewiesen, dass die Bewohner der über den Schlesischen Bahnhof hinaus gelegenen Vororte Berlins, besonders Friedrichshagen und Erkner, sich in ihren Interessen dadurch geschädigt finden, dass seit Jahren alle Verkehrserleichterungen nur den nach Potsdam zu gelegenen Vororten zu gute gekommen wären. Seitens des Regierungsvertreters wurde erwidert, dass bereits Erwägungen stattfinden, um auch den östlichen Vororten die Vortheile des dritten und vierten Geleises zuzuwenden, dass aber gerade bei dem Schlesischen Bahnhof sich bedeutende Schwierigkeiten entgegenstellen, welche die Regierung indess jetzt zu überwinden hoffe. Des weiteren entwickelte sich eine längere Debatte über den Werth der jetzt auf den Preussischen Bahnen in Anwendung befindlichen Carpenterbremse. Von Seiten des Regierungskommissars wurde bemerkt, dass diese Bremse den Zug allerdings etwas später zum Stehen bringe als andere Systeme, dass aber bis jetzt in allen schwierigen Situationen sich die Carpenterbremse bewährt habe, wie auch die einfache Konstruktion und die Sicherheit der Wirkung beim täglichen Gebrauch gerade diese Bremse vor anderen empfehle. Es fänden übrigens fortdauernd Versuche mit anderen Bremsen statt, die Staatsregierung würde nur nach sorgsamster Prüfung, sobald sie von der grösseren und zuverlässigeren Leistung eines anderen Systems sich überzeugt, einen Wechsel eintreten lassen.

Reichs-Eisenbahnamt.

Im Jahre 1890 sind beim Reichs-Eisenbahnamt im ganzen 107 Beschwerden gegen Deutsche Eisenbahnverwaltungen aus dem Publikum eingelaufen. Davon beziehen sich 31 auf den Personenverkehr, 50 auf den Güterverkehr und 26 auf andere Gegenstände. Das Reichs-Eisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 18, als nicht begründet abgelehnt 32, auf den Rechtsweg verwiesen 4. In 7 Fällen war die Zuständigkeit des Reiches nicht begründet, in 2 Fällen sind die angeordneten Erhebungen noch nicht abgeschlossen. Die übrigen 44 Beschwerden wurden zur Erledigung an die zunächst zuständigen Eisenbahnverwaltungen abgegeben. Von Beschwerden sind überhaupt 24 Eisenbahnverwaltungen betroffen worden.

*) Abgedruckt in Nr. 101 S. 1003 fg. Jahrg. 1890 d. Ztg.

Preussische Staatsbahnen: Gütertarife.

Die 22. Hauptversammlung des Kongresses Deutscher Landwirthe beschloss fast einstimmig, nachstehenden Antrag den Staatseisenbahn-Verwaltungen zur Prüfung zu überweisen: 1. Die gegenwärtige Bildung der Gütertarife der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung durch Einrechnung der gleichen Einheitssätze für eine Tonne und ein Kilometer ohne Rücksicht auf die grössere oder geringere Länge der ganzen Beförderungsstrecke nur mit einmaligen festen Zuschlägen für die Abfertigung verstösst gegen das thatsächliche Bedürfniss, den wirthschaftlichen Werth der Zeit und das Interesse und den Zweck der Eisenbahnverwaltung, und hat für die weiteren Entfernungen zu hohe und wirthschaftlich ungerechte Tarife ergeben. 2. Die Beseitigung der zu 1 genannten wirthschaftlichen Fehler in der Tarifbildung ist im Interesse der wirthschaftlichen Gerechtigkeit und des gedeihlichen Waarenaustausches auf weitere Entfernungen dringend geboten und durch die allgemeine Einführung von Gütertarifen mit fallender Skala, d. h. mit Einheitssätzen, die auf weitere Entfernungen für eine Tonne und ein Kilometer niedriger sind als auf nahe, zu erreichen. 3. Die neue Bildung der Gütertarife mit fallender Skala ist aus den Gründen zu 2. sofort im Wege einer allgemeinen Tarifreform einzuführen; diese Reform könnte im Interesse der Ertragsfähigkeit der Eisenbahnen vorläufig aber auf Entfernungen über 400 km mit Rückwirkung bis zu 300 km beschränkt werden. 4. Thunlichste Vereinfachung des Güter-Tarifsystems ist anzustreben.

Getreide- und Viehtarife.

Dem Aeltestenkollegium der Berliner Kaufmannschaft ist von dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe der Auftrag geworden, sich über die Frage der Einführung ermässigter Frachtsätze für Getreide und Vieh von den östlichen Provinzen nach West- und Mitteldeutschland eingehend zu äussern. Diese Angelegenheit ist für den ganzen Osten, insbesondere für Schlesien, von einschneidender Wichtigkeit. (Bereits vor Jahren wurde durch Posener und Breslauer Mitglieder des Breslauer Bezirks-Eisenbahnrathes beantragt, den ermässigten Getreidetarif des Direktionsbezirks Bromberg [welcher nach fallender Skala gebildet ist] auf die sämmtlichen von Ostdeutschland nach West- und Mitteldeutschland führenden Routen auszudehnen.)

Fahrpark.

Dem „Reichsanz." zufolge hat der Fahrpark der Preussischen Staatseisenbahnen in den letzten beiden Jahren eine Verstärkung erfahren 801 Lokomotiven, 1 240 Personenwagen und 17 684 Gepäck- und Güterwagen. Danach umfasst der Fahrpark der Staatsbahnen 9 653 Lokomotiven, 15 343 Personenwagen, 196 798 Gepäck- und Güterwagen.

Stückgüterbeförderung.

In der Beförderung der Stückgüter auf den Preussischen Staatseisenbahnen, namentlich bei solchen Stückgutsendungen, welche sich über die Grenzen der einzelnen Direktionsbezirke hinaus auf weitere Strecken bewegen, oder welche bei der Beförderung gewisse Knotenpunkte transitiren, die den Endpunkt der Züge der verschiedenen Richtungen bilden, wird eine wesentliche Besserung durch Beschleunigung der Beförderung eintreten. Zu diesem Zwecke werden gegenwärtig die Fahrpläne und der Betrieb der Stückgut-Güterzüge auf den grossen, mehrere Direktionsbezirke durchlaufenden Linien einer sorgfältigen Prüfung dahin unterzogen, ob sie überall eine schnelle, durchgehende Verbindung sichern, ob die erforderlichen Kurs- und Gruppenwagen eingestellt sind, ob die Umladung auf die hierfür besonders geeigneten Punkte verwiesen ist und ob der Uebergang auf die Seitenzweige und an diesen so geregelt ist, dass jeder unnöthige Aufenthalt vermieden wird.

Anhalt: Aus dem Landtage.

Der Landtag genehmigte in seiner Sitzung vom 12. d. Mts. in zweiter Lesung den Antrag der Regierung auf Bewilligung eines Zuschusses von 32 500 ℳ zu den Kosten des Neubaues einer Saalbrücke in Bernburg, sowie die unentgeltliche Ueberlassung des landesfiskalischen Grund und Bodens für den Bau einer Eisenbahn von Güntersberge nach Hasselfelde.

Betriebseröffnungen.

Am 1. d. Mts. ist in dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.) die Anschlussbahn der Königlichen Geschossfabrik zu Siegburg an den Bahnhof daselbst eröffnet worden. Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

Theilweise Schliessung einer Station.

Während des mit dem 1. März d. J. beginnenden Umbaues des Stettiner Bahnhofes wird in Berlin voraussichtlich auf die Dauer von 6 Monaten die Annahme und Auslieferung der folgenden Güter in Wagenladungen: Bretter, Bohlen, Balken, Ziegelsteine, Kalk, Kalksteine, Kies, Dünger, landwirthschaftliche Maschinen und Möbeltransportwagen ausgeschlossen werden. Die Abfertigung dieser Güter wird vom genannten Tage ab auf dem Nordbahnhofe erfolgen.

Umladehalle und Güterabfertigungsstelle Tempelhof.

Die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt erbaut der Hauptwerkstatt Tempelhof gegenüber eine Umladehalle und Güterabfertigungsstelle, welche die Bezeichnung „Tempelhof an der Bahn Berlin-Halle" erhalten und in nächster Zeit für den Verkehr eröffnet werden wird.

Eisenbahn-Vorarbeiten.

Der Prignitzer Eisenbahngesellschaft zu Perleberg ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Wittstock nach der Landesgrenze in der Richtung auf Mirow ertheilt worden.

Frankfurter Gütereisenbahn.

Nach dem Jahresbericht für 1890 wurden befördert 4 981 789 Ctr. gegen 3 518 959 Ctr. im Vorjahre. Auf das Thalgeschäft entfallen 3 495 807 Ctr., auf das Berggeschäft 1 485 982 Ctr. Im Bugsirgeschäft wurden geschleppt 918 leere fremde Fahrzeuge, 171 beladene fremde Fahrzeuge. Der Personen-Dampfschifffahrtsverkehr hat sich gehoben. Im Bahnbetrieb Frankfurt a. O. wurden befördert 1 845 772 Ctr. gegen 1889 1 942 300 Ctr. Die im vorjährigen Bericht beregten Differenzen und Prozesse, aus früheren Jahren und von der früheren Verwaltung herstammend, werden nach und nach der Erledigung zugeführt.

Für Reparaturen an Dampfern und Kähnen wurden im Berichtsjahre 60 591 ℳ (gegen 49 356 ℳ im Vorjahre) verausgabt. Zu Abschreibungen und Rücklagen wurden verwandt in 1890: 144 878 (106 457) ℳ Der auf den 28. d. Mts. einberufenen Generalversammlung werden zur Verfügung gestellt 186 033 ℳ (gegen 15 140 ℳ in 1889 und 152 193 ℳ in 1888). Dies entspricht einer Dividende in 1890 von $5^1/_2$ % (gegen $^1/_2$ % in 1889 und $4^1/_2$ % in 1888).

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Auf der Tagesordnung der auf den 25. d. Mts. einberufenen ordentlichen Generalversammlung steht u. a. die Vorlage des Geschäftsberichts für 1890 sowie die Aenderung des § 4 der Satzungen (Erhöhung des Gesellschaftskapitals) und Ausgabe von Schuldverschreibungen. Wie die „Voss. Ztg." erfährt, beabsichtigt die Gesellschaft die Vertheilung einer Dividende von $6^1/_2$ % gegen 6 % im Vorjahre, Erhöhung des Aktienkapitals um 5 Millionen Mark mit vorläufiger 25 % Einzahlung und Aufnahme einer Anleihe bis zur Höhe von 15 Millionen Mark.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft (Nürnberg-Fürth).

Nach dem uns vorliegenden Rechnungsabschluss betrugen im Jahre 1890 die Einnahmen 307 657 ℳ und die Ausgaben 228 416 ℳ

In der am 12. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, von dem 79 241 ℳ betragenden Ueberschuss 4 000 ℳ dem gesetzlichen Reservefonds zu überweisen, 63 720 Mark zur Vertheilung einer Dividende (36 ℳ für jede Aktie) und 8 000 ℳ zu Gunsten des Dienst- und Arbeitspersonals in der Weise zu verwenden, dass 6 000 ℳ als Theuerungszulage zur Auszahlung gelangen und 2 000 ℳ als ausserordentlicher Beitrag in den Pensionsfonds fliessen. Der Rest von 3 521 ℳ wird dem Bahnerhaltungsfonds überwiesen.

Am Schlusse des Berichtsjahres betrug der Bestand des Pensions- und Unterstützungsfonds 114 425 ℳ, des Bahnerneuerungsfonds 344 ℳ, des statutenmässigen Reservefonds 950 ℳ und des gesetzlichen Reservefonds 19 537 ℳ

Saalbahn: Verstaatlichungsantrag.

Die städtischen Behörden von Rudolstadt haben der Direktion der Saalbahn folgenden Verstaatlichungsantrag durch die Generalversammlung zugehen lassen: „Nachdem die Privateisenbahnen im Deutschen Reich zum weitaus grössten Theile Staatseigenthum geworden sind, lassen allgemeine volkswirthschaftliche Rücksichten und die besonderen Interessen der Saalbahn-Aktionäre es dringend geboten erscheinen, dass auch die Saalbahn verstaatlicht werde und in das Eigenthum des Königlich Preussischen Staates übergehe. Die Generalversammlung wolle daher beschliessen, die Gesellschaftsbehörden zu beauftragen, wegen des Verkaufs der Saalbahn an den Preussischen Staat mit dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, nach Einvernehmung mit den an der Saalbahn betheiligten hohen Staatsregierungen, in Verhandlung zu treten und das Ergebniss dieser Verhandlung in einer thunlichst bald anzuberaumenden ausserordentlichen Generalversammlung, behufs weiterer Beschlussfassung zur Kenntniss der Aktionäre zu bringen."

Gleich den städtischen Behörden von Rudolstadt haben auch die Stadtbehörden von Camburg, welche Gemeinde ebenfalls in erheblichem Maasse bei der Bahn betheiligt ist, beschlossen, in der Generalversammlung den Verkauf der Bahn an Preussen zu beantragen.

Breslauer Strasseneisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Jahresbericht wurden im ganzen 7 676 173 Personen befördert gegen 7 529 911 Personen im Vorjahre und dafür 853 635 *M.* gegen 836 886 *M.* vereinnahmt. Der Rohgewinn beziffert sich auf 934 808 *M.* Hiervon gehen ab Gehalte, Löhne usw. 303 507 *M.*, Fütterungsverbrauch 21 894 *M.*, Reparaturen 66 187 *M.*, Steuern 6 016 *M.*, Unkosten 43 874 *M.*, verschiedene Ausgaben 6 642 *M.*, Verzinsung der 4 % Anleihe 19 808 *M.*, Abschreibungen 87 342 *M.* Die Stadtgemeinde erhält 32 401 *M.*, der Separatreservefonds 5 567 *M.*, der Reservefonds 7 268 *M.* und der Aufsichtsrath 7 268 *M.*, während der Rest von 130 827 *M.* zur Verfügung der Generalversammlung steht und die Vertheilung einer Dividende von $6^1/_2$ % gestattet. Die Gesellschaft besitzt einen Reservefonds I von 33 057 *M.*, Reservefonds II von 46 412 *M.*, einen Separatreservefonds zur Tilgung der von der Stadtgemeinde beanstandeten 300 000 *M.* von 92 704 *M.*

Stettiner Strasseneisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betragen die Betriebseinnahmen im Jahre 1890 zusammen 402 104 *M.* (+ 17 859 *M.* gegen das Vorjahr). Von dem Reingewinn in Höhe von 33 333 *M.* sind dem Reservefonds zu überweisen 1 666 *M.*, dem Aufsichtsrath an persönlichen Gewinnantheilen 1 666 *M.*, so dass zur Verfügung der Generalversammlung verbleiben 30 000 *M.*, welcher Betrag die Gewährung einer Dividende von $2^1/_2$ % gestattet.

Gesetzentwurf, betr. elektrische Anlagen.

Dem Bundesrath ist ein Gesetzentwurf, betreffend die elektrischen Anlagen, zugegangen. Die Einrichtung und der Betrieb von Anlagen zur Erzeugung, Fortleitung und Verwendung elektrischer, zu Beleuchtungs-, Kraftübertragungs- und anderen Zwecken dienender Ströme — elektrische Anlagen — sollen danach den allgemeinen polizeilichen Bestimmungen, welche vom Bundesrath erlassen werden, unterliegen. Elektrische Leitungen, welche auf, über oder unter öffentlichem Grund und Boden geführt werden, müssen so angelegt werden, dass sie den Betrieb bereits bestehender elektrischer Anlagen nicht behindern und die Benutzung des öffentlichen Grundes und Bodens für die spätere Errichtung öffentlichen Zwecken dienender elektrischer Telegraphen-, Fernsprech- oder Signalanlagen nicht unmöglich machen. Zur Errichtung elektrischer Anlagen, für welche öffentlicher Grund und Boden benutzt werden soll, ist die vorgängige Genehmigung der höheren Verwaltungsbehörde erforderlich. Elektrische Anlagen, welche vor der Verkündigung dieses Gesetzes errichtet worden sind und binnen 6 Monaten unter Einreichung einer Beschreibung ihres gegenwärtigen Bestandes und der zur Erläuterung erforderlichen Zeichnungen der höheren Verwaltungsbehörde zur Anzeige gebracht werden, bedürfen der Genehmigung nicht. Der Antrag bei beabsichtigten Anlagen ist der zuständigen Reichs- und Telegraphenverwaltung zuzustellen, welche befugt ist, binnen 4 Wochen Widerspruch zu erheben. Die Entscheidung liegt der höheren Verwaltungsbehörde ob. Gegen die Entscheidung ist die Beschwerde an die Landes-Centralbehörde zulässig. Ist die Reichs-Telegraphenverwaltung bei dem Verfahren betheiligt, so ist die Beschwerde an den Bundesrath zulässig, der nach Anhörung der Landes-Centralbehörde entscheidet. Bei unbegründeten Einwendungen fallen dem Widersprechenden die Kosten zu; alle übrigen Kosten hat der Unternehmer zu tragen. Abänderungen der Anlagen bedürfen vorgängiger Genehmigung. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf elektrische Anlagen auf Grund und Boden von Eisenbahnverwaltungen, sowie auf Anlagen der Reichs- und Staats-Telegraphenverwaltungen. Der Gesetzentwurf stützt sich auf den grossen Umfang, den die Verwendung der Elektrizität zu Beleuchtungs- und anderen technischen Zwecken gewonnen hat, und welcher zur Abwendung der damit verbundenen Gefahren den Erlass gesetzlicher Bestimmungen über Errichtung, Einrichtung und Betrieb der Anlagen erforderlich macht. Es kommen dabei in Betracht die Stromerzeugungs-Anlagen, die Leitungen, die Installationsanlagen und die elektrotechnischen Fabriken. Die mit diesen Anlagen verbundenen Gefahren bestehen in der Möglichkeit von Unfällen infolge der Berührung menschlicher Körper mit den elektrischen Apparaten und Leitungen, in der Feuersgefahr, in der möglichen Störung des öffentlichen Telegraphen- und Telephonbetriebes durch die für andere Zwecke bestimmten elektrischen Leitungen und in den Folgen des durch irgend einen Zufall herbeigeführten Zerreissens dicker, stark gespannter, über Häuser und Strassen fortgeführter Drähte. Zur Sicherung gegen diese Gefahren muss Vorsorge getroffen werden, dass alle elektrischen Anlagen diejenige Einrichtung erhalten und mit denjenigen Vorkehrungen versehen werden, welche geeignet sind, die Gefahr für Menschen und die Feuersgefahr thunlichst auszuschliessen, und dass die Leitungen eine Einrichtung erhalten, durch welche die gegenseitige Störung der Betriebe vermieden und das Zerreissen der Drähte thunlichst verhindert und eintretenden Falls ungefährlich gemacht wird. Ein Vorschlag, zu dem Ende alle elektrotechnischen Anlagen in das Verzeichniss derjenigen Betriebe aufzunehmen, welche die Gewerbeordnung in dieser Beziehung vorschreibt, hat sich als unthunlich erwiesen. Man hat sich deshalb für eine gesetzliche Regelung und zwar in der Weise entschieden, dass das gesetzliche und polizeiliche Eingreifen für die verschiedenen in Frage kommenden Anlagen nach dem Maasse der damit verbundenen Gefahr und des dabei in Betracht kommenden öffentlichen Interesses verschieden bemessen wird.

Aus der Schweiz.

Kreisschreiben des Schweizerischen Eisenbahndepartements an die Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend Revision der Eisenbahnwagen.

Gestützt auf eine mit dem Verband der Schweizerischen Eisenbahnen geführte Korrespondenz und in Ergänzung der früheren bezüglichen Kreisschreiben sieht sich das unterzeichnete Departement veranlasst, bezüglich der periodischen Revision der Eisenbahnwagen folgendes Verfahren festzusetzen:

Sämmtliche Eisenbahnwagen der Schweizerischen Bahnverwaltungen und der Schweizerischen Postverwaltung sind gründlichen periodischen Revisionen zu unterziehen, bei welchem Anlasse die Wagen von den Achsen zu heben und letztere genau auf Anbrüche usw. zu untersuchen, sowie die Zug- und Stossapparate und die Bremsen vollständig zu demontiren und gründlich zu revidiren sind.

Diese Revision hat bei den Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen, sowie bei speziell für den Eilguttransport in Schnell- und Personenzügen bestimmten Güterwagen (Serie $K^{\underline{R1}}$ mit kontinuirlicher Bremse) ein Jahr nach der ersten Inbetriebnahme oder nach der letzten Revision, spätestens aber nach jedesmaliger Zurücklegung eines Weges von höchstens 40 000 km zu geschehen.

Eine Ausnahme von der jährlichen Revision ist gestattet für Wagen der genannten Gattungen, die nicht in Schnellzügen verkehren, und welche in einem Jahre nicht 20 000 km zurückgelegt haben, welche Leistungsgrenze aber im folgenden Jahre nicht überschritten werden darf. Als äusserste Zeitgrenze sind 2 Jahre festgesetzt.

In Schnellzüge dürfen Wagen, deren Revision um mehr als 1 Jahr zurückdatirt, nicht eingestellt werden.

Für die Güterwagen ist eine zweijährige Revisionsperiode festgesetzt.

Ausser den angeführten periodischen Revisionen sind bei Wagen aller Gattungen Revisionen vorzunehmen bei jedem Anlass, welcher die Nothwendigkeit einer gründlichen Untersuchung und Reparatur erkennen oder voraussetzen lässt, wie hauptsächlich bei Entgleisungen, Zusammenstössen und dergl. Mit einer derartigen Revision beginnt eine neue Revisionsperiode.

Das vollständige Datum der letzten vorgenommenen Revision soll beidseitig an den Wagen deutlich angeschrieben sein.

Behufs Ermöglichung der Kontrole über die richtige Durchführung dieser Anordnungen ist über die ausgeführten Revisionen dem Eisenbahndepartement nach Ablauf jedes Jahres im ersten Monat des neuen Jahres ein Verzeichniss der Daten über Vornahme der Revisionen von Personen-, Gepäck-, Bahnpost- und Eilgutwagen einzureichen. In diesem Verzeichniss sind ausserdem für sämmtliche Wagen der genannten Gattungen die zurückgelegten Kilometer sowohl im Total, als während der im Laufe des Jahres abgeschlossenen Revisionsperioden, sowie seit der letzten Revision bis Ende des Jahres anzugeben.

Jura-Simplonbahn.

Der Verwaltungsrath dieser Bahn hat am 14. d. Mts. zu Bern in betreff der Anlehenskonversion folgende Beschlüsse gefasst:

1. Die Direktion ist ermächtigt, die Unterhandlungen mit dem Banksyndikat, betreffend die Anlehenskonversion, auf Grund der Offerte vom 16. Januar 1891 aufzunehmen und zum Abschluss zu bringen, sofern seitens der Beamten eine Erhöhung des Uebernahmskurses bewilligt und auf alle Bedingungen verzichtet wird, welche nach Ansicht der Direktion gesetzlichen Vorschriften widersprechen oder aus anderen Gründen unannehmbar sind.

2. Sollte die Höhe der zur sofortigen Kündigung in Aussicht genommenen Anlehenssumme von etwa 80 Millionen Franken die Durchführung des Geschäftes augenblicklich er

schweren, so ist die Direktion ermächtigt, die Konversion vorläufig auf die Hälfte dieser Summe zu beschränken, in dem Sinne, dass gleichzeitig für das weitere Vorgehen auf der nämlichen Grundlage die nöthigen Maassnahmen getroffen werden.

3. Nach Abschluss eines Vertrages mit dem Banksyndikat und nachdem sich der Bundesrath, soweit an ihm, für die Uebernahme der zu kreirenden 80 000, bezw. 40 000 neuen 4 prozentigen Prioritätsaktien zu Händen des Bundes vorläufig ausgesprochen haben wird, ist ohne weiteres eine ausserordentliche Generalversammlung zur Beschlussfassung über die projektirte Erhöhung des Gesellschaftskapitals einzuberufen.

Die vorgenannten Beschlüsse wurden einstimmig gefasst. Der Verwaltungsrath genehmigte ferner das Budget für 1891 ohne Bemerkungen, ebenso das Reglement, betreffend das Finanzwesen der Gesellschaft und einen Vertrag, betreffend die Fusionsbedingungen.

Es wurde gleichzeitig mitgetheilt, dass auf die Stammaktien keine Dividenden entfallen werden, weil bedeutende Summen verwendet werden mussten, um die Linien der früheren Suisse-Occidentale in besseren Stand zu setzen.

Von der Balkanhalbinsel.

Türkei.

Betriebsergebnisse der Orientbahnen.

Fast zwei Jahrzehnte befinden sich die Orientalischen Bahnen im Betriebe, aber bisher hatte sich weder die Betriebsgesellschaft noch die Türkische Regierung veranlasst gesehen, statistische Mittheilungen über die Betriebsergebnisse zu veröffentlichen; jetzt endlich, wo Baron Hirsch vom Schauplatze abtreten und seinen Platz der Deutschen Bank in Berlin nebst dem Wiener Bankverein bezw. der von diesen gegründeten Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich (vergl. Nr. 78 S. 769 des Jahrg. 1890 d. Ztg.) einräumen wird, sind behufs Vorbereitung des Geldmarktes für die Aufnahme der neu auszugebenden Werthpapiere einige Mittheilungen über die Lage der Orientbahnen der Oeffentlichkeit übergeben worden.

Das Orientbahnnetz umfasst die Linien: 1. Konstantinopel-Adrianopel (318,287 km), eröffnet 1872—73; 2. Dedeagatsch-Adrianopel-Bellova (391,787 km), eröffnet 1872—73; 3. Tirnowa (Semenli)-Jamboli (105,710 km), eröffnet 1874; 4. Saloniki-Kjöprülü-Uesküb-Mitrowitza (362,890 km), eröffnet 1872—74; endlich 5. Ueskūb-Zibeftche, Serbische Grenze (85,109 km), eröffnet 1888. Dieses Gesammtnetz von 1 263,783 km hat mit Ausnahme der Linie Ueskūb-Zibeftche die den Oesterreichischen Gesetzen unterstehende Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen auf 50 Jahre, und zwar vom 31. Mai 1883 bis dahin 1933 unter der Bedingung gepachtet, dass sie der Türkischen Regierung 45 % der 7 000 Frcs. übersteigenden kilometrischen Roheinnahme, wenigstens aber 15 000 Frcs. für das Kilometer jährlich an Pacht zu zahlen hat. Infolge Darleihung einer Summe von 23 000 000 Frcs. seitens der Betriebsgesellschaft an die Pforte wurden die Pachtbedingungen später behufs Tilgung dieser Schuld innerhalb 26 Jahren derart abgeändert, dass die Betriebsgesellschaft die dem Staatsschatze zustehende Pacht bis zur Höhe von 1 840 000 Frcs. jährlich zurückbehalten sollte, so dass der auf 45 % bemessene Antheil der Regierung an der Roheinnahme erst bei einer kilometrischen Betriebseinnahme von mehr als etwa 10 450 Frcs. zur Geltung gelangt. Das Aktienkapital der Betriebsgesellschaft beträgt 20 000 000 fl. = 50 000 000 Francs und zerfällt in 100 000 Antheilscheine im Nennwerthe von je 200 fl. = 500 Frcs.; eingezahlt sind auf die Antheilscheine 80 %.

Die folgende Uebersicht zeigt die Betriebslänge, die Roheinnahmen und den Reinertrag in dem Zeitraum von 1876 bis einschl. 1890. Am meisten heben sich die durch den Russisch-Türkischen Krieg veranlassten hohen Einnahmen der Jahre 1877 und 1878 hervor; aber auch der im Mai bezw. Juli 1888 erfolgte Anschluss an das Serbische Netz scheint nicht ohne Einwirkung auf die Höhe der Einnahmen zu bleiben. Für 1890 sind die Zahlen schätzungsweise ermittelt, dürften aber der Wahrheit nahe kommen; auf 1 km wird die Betriebseinnahme von 1890 etwa 10 280 Frcs. betragen, der Zeitpunkt, wo der Regierung wieder eine Theilnahme an der Betriebseinnahme zusteht, ist also noch nicht erschienen.

Jahr	Betriebslänge km	Roheinnahme Frcs.	Reinertrag Frcs.	Jahr	Betriebslänge km	Roheinnahme Frcs.	Reinertrag Frcs.
1876	1 169,5	12 701 026	7 432 278	1884	1 169.5	12 418 259	7 616 564
1877	1 169,5	15 490 111	9 567 047	1885	1 169,5	11 913 441	6 799 403
1878	1 169,5	21 783 258	15 147 262	1886	1 169.5	13 218 412	7 529 083
1879	1 169 5	12 835 637	6 177 674	1887	1 169.5	10 067 790	4 809 640
1880	1 169,5	8 047 722	2 460 168	1888	1 186,9	10 811 579	5 050 599
1881	1 169.5	10 609 059	5 216 911	1889	1 263,7	12 975 740	6 314 726
1882	1 169.5	9 966 233	5 206 900	1890	1 263,7	13 000 000	6 300 000
1883	1 169 5	11 105 603	6 515 817				

Die Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich

über welche wir bereits in Nr. 78 S. 769 Jahrgang 1890 dieser Zeitung berichteten, ist mit einem Kapital von 63 000 000 Frcs. gegründet worden, und zwar sind davon 13 000 000 Vorzugs- und 50 000 000 Frcs. Stamm-Antheilscheine, von denen 20 % bei der Zeichnung eingezahlt sind; ausserdem ist die Bank satzungsgemäss berechtigt, eine mit 4½ % während des noch verbleibenden Restes der Pachtzeit zu tilgende Anleihe ebenfalls im Nennwerthe von 63 000 000 Frcs. aufzunehmen. Die Bank hat für 72 500 000 Frcs. erworben: 1. 88 000 Stück von den das Kapital der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen bildenden 100 000 Antheilscheinen, und 2. die der Betriebsgesellschaft sowie dem Baron Hirsch gegen den Türkischen Staatsschatz zustehenden Guthaben in Höhe von 41 750 000 Frcs. Infolge dieser Abmachungen sind die Herren Hirsch, Soubeyran, Lauris, Piennes und van den Wynkele aus dem Verwaltungsrath der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen ausgeschieden und dafür Bauer und Joly, Direktoren des Wiener Bankvereins, E. J. Cassel, Bankier in London, Ch. Abegg Arter, Präsident der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich, sowie Dr. Siemens und A. Kaulla von der Deutschen Bank zu Verwaltungsräthen ernannt.

Auf die Mittheilung der Deutschen Bank und des Wiener Bankvereins über die Gründung der Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich hat die Pforte geantwortet, dass sie bei dem Mangel genauer Nachrichten vor allem die wirklichen Bedingungen, unter denen diese Gründung stattgefunden hat, kennen lernen wolle und sich deren Anerkennung so lange vorbehalten müsse, bis ihr die Gründungsurkunde der neuen Bank nebst allen andern darauf bezüglichen Urkunden mitgetheilt sei.

Rechtsstreit zwischen der Türkischen Regierung und der Baugesellschaft der Orientalischen Bahnen.

Zwischen der Türkischen Regierung und dem Baron Hirsch hatten sich zwei Streitfälle entsponnen, von denen der eine (zwischen der Regierung und der Betriebsgesellschaft) durch den Schiedsspruch des Geheimrath Gneist im Jahre 1889 geschlichtet wurde (vergl. Nr. 17 S. 174 Jahrg. 1889 d. Ztg.) und sich seitdem erledigt hat, während der zweite Streitfall (zwischen der Regierung und der Baugesellschaft der Orientalischen Bahnen) in der Schwebe blieb. Nachdem ein bereits abgeschlossener Vergleich noch im letzten Augenblick durch die Weigerung des Verwalters der Abrechnungsmasse zu unterzeichnen hinfällig geworden ist, wurde von der Pforte eine doppelte Klage gegen die Kaiserliche Eisenbahngesellschaft für die Europäische Türkei vor dem Gericht in Stambul und zugleich gegen den gemeinsam mit der Gesellschaft haftbaren Baron Hirsch vor dem Gericht in Tidjaret auf Zahlung einer Summe von 96 160 000 Frcs. anhängig gemacht. Die am 4. Dezember 1890 erlassene Vorladung an die Gesellschaft erläutert den Klageanspruch folgendermaassen:

Die Ministerien der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten haben vor der ersten Civilkammer des Gerichtshofs erster Instanz in Konstantinopel gegen die Kaiserliche Eisenbahngesellschaft für die Europäische Türkei Klage erhoben und zunächst auf eine Vorentscheidung in dem Sinne angetragen, dass die Bestimmung des Artikels 34 des dem Vertrage vom 18. Mai 1872 angehängten Bedingnissheftes, nach welcher die aus dem Vertrage oder Bedingnisshefte zwischen der Regierung und Gesellschaft entstehenden Streitigkeiten einem Schiedsgericht zu unterbreiten sind, für nichtig und nicht vorhanden — weil nicht im Gesetz begründet — erklärt werde, bezw. dass bei Ablehnung dieses Antrages die unverzügliche Einsetzung eines Schiedsgerichts angeordnet werde. Der eigentliche Klageanspruch umfasst folgende Punkte: 1. dass die Gesellschaft über 1 980 000 Prämien-Schuldverschreibungen

Rechnung lege und der Regierung deren Rest nach Abzug der Baukosten für die im Vertrage bezeichneten Bahnen, also 47 000 000 Frcs. bezahle; 2. Bezahlung einer Summe von 26 000 000 Frcs. an die Regierung, als Ersttattung der von dieser an Stelle der Gesellschaft während der Bauzeit bezahlten Zinsen nebst Tilgungsbetrag der Schuldverschreibungen; 3. eine Entschädigungsforderung der Regierung von 15 000 000 Frcs. für schlechte Bauausführung der Linien; 4. die Summe von 5 000 000 Frcs. für Enteignung von Grund und Boden; 5. die Summe von 500 000 Frcs. für das bebaute Grundeigenthum des Staates; 6. die Summe von 80 000 Frcs. als Aufsichtskosten während des Baues; endlich 7. die Summe von 600 000 Frcs. als Entschädigung für den Bau des Gewölbes; alles nebst den gesetzlichen Zinsen und den Gerichtskosten. Da die Gesellschaft, obwohl Art. 4 ihrer Satzungen Konstantinopel als Gesellschaftssitz bestimmt, keinen bekannten Wohnsitz hat, so haben die oben genannten Ministerien auf Grund des gesetzmässigen Prozessverfahrens die Vorladung durch die Zeitungen beantragt und das Gericht hat — diesem Antrage Folge gebend — die Beklagte auf den 18. Dezember 1890 zur mündlichen Verhandlung vor seine Schranken geladen.

Erstellung direkter Tarife zwischen den Orientalischen und Mitteleuropäischen Bahnen.

Nachdem der durch den Schienenzusammenstoss der Orientalischen und Mitteleuropäischen Eisenbahnen bewirkte äusserliche Anschluss der Orientbahnen an das Mitteleuropäische Bahnnetz bereits vor mehreren Jahren zur Thatsache geworden ist, war man hüben und drüben in mehrfachen Versammlungen (im Dezember 1889 in Budapest, im März 1890 in Wien und im September 1890 in Innsbruck) bemüht, durch Erstellung direkter Tarife auch einen innerlichen Anschluss herbeizuführen. Als wesentliche Vorbedingung hierfür muss jedoch eine gewisse Gleichmässigkeit der Betriebsverhältnisse beider Theile angesehen werden und man einigte sich schliesslich, dass die Balkan-Eisenbahnen das Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement sowie die Tarifgrundsätze und die Güterklassen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen annehmen sollten; die Erstellung eines ermässigten Eilguttarifs für Wagenladungen von 5 000 kg, einer Sammelladungsklasse für ganze und halbe Wagenladungen sowie endlich auf Wunsch der Balkanbahnen eines Tarifs für Viehsendungen in vollen Wagenladungen gehört zu den Hauptpunkten der getroffenen Vereinbarungen. Durch eine im Dezember 1890 in Sofia abgehaltene Versammlung, bei der die Oesterreichisch-Ungarischen, Serbischen, Bulgarischen und Türkischen Bahnen vertreten waren, wurde die Erstellung eines direkten, um 20 % ermässigten und am 1. Januar 1891 in Kraft tretenden Tarifs nach den Stationen Sofia, Philippopel, Semenly, Tirnowa, Nowa-Saghra, Burgas und Konstantinopel beschlossen. Dieser Tarif ist indessen seitens des Türkischen Ministers der öffentlichen Arbeiten mit der Begründung nicht genehmigt worden, dass die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen in dieser Sache nicht zuständig sei, und das Abkommen Bedingungen enthalte, die für die Pforte unannehmbar seien. Regierung und Gesellschaft haben daher Verhandlungen angeknüpft, um zu einer Verständigung zu gelangen.

Hafenanlagen in Konstantinopel.

Am 9. November 1890 hat der Minister für Handel und öffentliche Arbeiten, Raïf Pascha, den Vertrag unterzeichnet, durch den Michel Pascha bezw. die von ihm zu bildende Ottomanische Gesellschaft auf 85 Jahre die Konzession für die Hafenanlagen in Konstantinopel erhalten hat. Die Unternehmung hat 1. auf beiden Ufern des Goldenen Horns Hafendämme, 2. Docks und Güterspeicher herzustellen, womit das Recht verbunden ist, Lagerscheine (Warrants) auszugeben; die Unternehmung kann ferner längs der Hafendämme Eisenbahngeleise legen und nach Verständigung mit der Strassenbahn-Gesellschaft einen Strassenbahn- oder Omnibusverkehr nach den neuen Hafenanlagen schaffen. Die Arbeiten müssen in 2 Jahren nach Genehmigung des Vertrages begonnen und in 14 Jahren vollendet sein.

Urtheile des Reichsgerichts.

Haftpflicht der Pferdeeisenbahngesellschaft für den Unfall, welchen eine in einem Pferdebahnwagen befindliche Person infolge des Zusammenstossens des Wagens mit einem Rollwagen erlitt.

Thatbestand. Der Kläger fuhr am 19. August 1889 in einem Wagen der Beklagten, als dieser mit einem Rollwagen zusammenstiess; hierbei zertrümmerte ein hervorragender Theil der Ladung des letzteren Wagens eine Glasscheibe des Pferdebahnwagens und es ist hierdurch der Kläger am linken Auge verletzt worden.

Das Landgericht I zu Berlin hat die Beklagte verurtheilt, ihre Verpflichtung zum Ersatz des Schadens, welcher dem Kläger durch diese Verletzung erwachsen ist und erwachsen wird, als zu Recht bestehend anzuerkennen. Die von der Beklagten hiergegen eingelegte Berufung ist zurückgewiesen worden. Gegen dieses Urtheil hat die Beklagte Revision eingelegt.

Entscheidungsgründe. Ohne Rechtsirrthum nimmt der Berufungsrichter an, dass auch dann, wenn der Pferdebahnwagen, als der Zusammenstoss mit dem Rollwagen erfolgte, bereits gehalten habe, der Unfall im Betriebe der Eisenbahn im Sinne des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes erfolgt sei. Von der Revision wird geltend gemacht, bei dem Stillstehen des Pferdebahnwagens komme, wenn nicht wie beim Stillstehen auf Haltestellen Eile geboten sei, die eigenthümliche Gefährlichkeit der Pferdebahnen gar nicht in Betracht. Der Betrieb einer Pferdebahn ist jedoch keineswegs nur insoweit, als dabei Eile erforderlich ist, mit besonderen ihm eigenthümlichen Gefahren verknüpft und wenn der Berufungsrichter erwägt, dass speziell die Pferdebahnen, welche öffentliche Strassen benützen, Zusammenstössen und ähnlichen Unfällen in höherem Maasse als andere Fuhrwerke ausgesetzt seien und dass diese Gefahr durch Anhalten des Pferdebahnwagens zwar verringert, aber nicht beseitigt werde, so ist hierin ein Rechtsirrthum so wenig zu ersehen als in der Erwägung, dass nach § 1 a. a. O. die Möglichkeit eines ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem Unfall und einer dem haftpflichtigen Unternehmen eigenthümlichen Gefahr genüge und dass hierbei nicht eine dem Betrieb dieses Unternehmens ausschliesslich eigene Gefahr vorausgesetzt werde. Zu vergleichen Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen Bd. 3 Seite 20 und Bd. 6 Seite 38.

Was den Einwand betrifft, dass der Unfall durch höhere Gewalt herbeigeführt worden sei, so ist die Behauptung der Beklagten, dass ihr Kutscher nicht anders habe verfahren können, als still zu halten, mit Recht deshalb für unerheblich erklärt, weil aus dieser Thatsache, deren Wahrheit vorausgesetzt, nur folgen würde, dass die Beklagte kein Verschulden treffe, und es Aufgabe der Beklagten gewesen wäre, darzuthun, dass der Unfall auch durch die umsichtigsten Schutzmaassregeln nicht hätte abgewendet werden können. Wenn nun aber der Berufungsrichter dies nicht für dargethan erachtet, also die Ueberzeugung, dass solche Schutzmaassregeln unmöglich gewesen, nicht gewinnen konnte, so ist auch hierin ein Rechtsirrthum nicht zu erblicken.

Demgemäss musste das eingelegte Rechtsmittel unter Kostenfolge (Civilprozessordnung § 92) zurückgewiesen werden.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 8. Dezember 1890 in Sachen B. w. Grosse Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft.)

Personalnachrichten.

Preussen.

Als Nachfolger des Wirkl. Geh. Oberbaurathes Schwedler, der am 1. k. Mts., nachdem er schon seit mehreren Monaten mit Rücksicht auf seinen Gesundheitszustand beurlaubt war, zurücktritt, ist der bisherige ständige Hilfsarbeiter im Reichsamt für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen, Regierungsrath Dr. Zimmermann, zum vortragenden Rathe im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Preussische Staatsbahnen.

Der Regierungsbaumeister Soberski in Frankfurt a/M. ist zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst ernannt worden.

Der Regierungsrath Kramm, Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Posen (Direktionsbezirk Breslau) ist gestorben.

Sachsen.

Ernannt sind: der Betriebsdirektor Karl August Hartenstein in Zwickau zum Finanzrath und Mitgliede der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, der Betriebsinspektor bei der Staatseisenbahn-Verwaltung Heinrich Bernhard Pfeiffer zum Betriebsdirektor bei der Betriebs-Oberinspektion Zwickau, der Abtheilungsingenieur bei der Eisenbahnbau-Hauptverwaltung Udo Georg Alexander Rühle v. Lilienstern zum Betriebsinspektor bei der Betriebs-Oberinspektion Dresden-Altstadt, der Sektionsingenieur bei der Sektion Lauenstein Kurt Falian zum Abtheilungsingenieur in Schwarzenberg, der etatmässige Regierungsbaumeister Hermann Richard Scheibe zum Sektionsingenieur bei der Staatseisenbahn-Bauverwaltung, der Ingenieur-Büreauassistent präd. Regierungsbaumeister Friedrich Otto Krah zum etatmässigen Regierungsbaumeister bei der Staatseisenbahn-Bauverwaltung und der geprüfte Civilingenieur für Maschinenwesen Johannes Paul Anger zum etatmässigen Regierungsbaumeister bei der Staatseisenbahn-Verwaltung.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Privilegirte Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen in Nr. 6 (Inser. Nr. 132) und Nr. 9 (Inser. Nr. 208) der Vereinszeitung, betreffend die Verkehrseinstellungen wegen Schneeverwehung, bringen wir zur allgemeinen Kenntniss, dass die Wiederaufnahme des Verkehres in nachbenannten diesseitigen Strecken stattgefunden hat, und zwar Kl. Schwechat-Mannersdorf am 28/1.; Bruck a. L.-Hainburg am 6/2., Wien-Brünn am 24/1., Wien-Marchegg am 26/1., Enzersdorf bei Staatz-Poysdorf am 23/1., Wien-Bruck a.L. am 26/1., Brünn-Vlarapass-Tepla-Trencsin-Teplitz am 22/1., Schwarzbach-Littau am 22/1., Chotzen-Halbstadt am 21/1., Budapest-Marchegg am 25/1., Budapest-Temesvár am 25/1., Poszony-Galgócz-Lipótvár am 25/1., Valkany-Varjas am 25/1., Felegyhaza-Csongrád am 23/1., Tot Megyer-Nagy Belicz am 25/1.

Wien, am 20. Februar 1891. (374)

2. Güterverkehr.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. treten für die Beförderung metallurgischer Erzeugnisse zwischen Stieringen - Wendel einerseits, sowie Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen andererseits (Tarifhefte II B und III B des Südwestdeutsch - Schweizerischen Eisenbahnverbands) neue Frachtsätze in Kraft, welche gegenüber den seitherigen bezüglichen Frachtsätzen kleine Ermässigungen aufweisen.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 19. Februar 1891. (375)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. März d. J. tritt an Stelle des seitherigen Verbands-Gütertarifs Theil II und der Hefte Nr. 1—4 sammt Nachträgen ein neuer Verbandstarif in Kraft, welcher ebenso wie der bisherige in 4 Hefte eingetheilt ist und direkte Sätze für den Güterverkehr zwischen Sächsischen Stationen einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Bahnen, der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn, sowie der Prinz Heinrichbahn andererseits enthält.

Durch den neuen Tarif werden neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen herbeigeführt, welche letzteren jedoch erst am 16. April d. J. in Wirksamkeit treten.

Abdrücke des neuen Tarifes sind durch die betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 18. Februar 1891. (376)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Die in unserer, die Einführung des Importtarifs, Heft IV, für den Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach Russland betreffenden Bekanntmachung vom 20. Dezember v. J. ausgesprochene, vom 20. Dezember 1890 alten/1. Januar 1891 neuen Stils erfolgte Aufhebung des Anhangs I zum Deutsch-Russischen Gütertarif vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888 bezieht sich nicht auf die im genannten Anhang enthaltenen Frachtsätze für Eilgut, was hiermit zur Begegnung von Zweifeln richtig gestellt wird.

Bromberg, den 17. Februar 1891. (377)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter. Insoweit im Lokal - Güterverkehre der Preussischen Staatseisenbahnen sowie im Wechselverkehre derselben unter einander und mit den übrigen Staats- und Privat-Eisenbahnverwaltungen Deutschlands Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter in Kraft sind, werden in das Artikelverzeichniss derselben die Artikel „Cigarrenkistchen und Cigarrenkistenbretter, auch gebeizt“ mit sofortiger Gültigkeit (unter 7 d) neu aufgenommen. Hiernach tarifiren Cigarrenkistchen und Cigarrenkistenbretter jeder Art fortan zum Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter.

Berlin, den 18. Februar 1891. (378MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Importtarif nach Russland, Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Heft IV. In dem vom 20. Dezember 1890 alten/1. Januar 1891 neuen Stils gültigen Importtarif nach Russland (Heft IV des Deutsch-Russischen Gütertarifs) treten folgende Aenderungen ein:

1. die direkten Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen Braunsberg, Danzig lege Thor, Danzig Olivaer Thor, Danzig Weichselbahnhof, Elbing, Eydtkuhnen, Gumbinnen, Insterburg, Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr. (Kaibahnhof), Memel, Neufahrwasser, Pillau und Tilsit nach der Station Grodno laut Tariftabelle I, Theil I werden vom 10. April 1891 neuen Stils ab aufgehoben;
2. die im Theil I, Tariftabelle I A, Seite 182/183 enthaltene Station Werdau der Sächsischen Staatseisenbahnen ist sammt der Entfernung und den Frachtsätzen zu streichen und ist dieselbe nebst der Entfernung und den Frachtsätzen auf Seite 192/193 nachzutragen. Diese Aenderung tritt ebenfalls am 10. April 1891 neuen Stils in Kraft.

Bromberg, den 20. Februar 1891. (379)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Verkehr. Am 25. d. Mts. treten ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 b (Beförderung von Stückgütern in Wagenladungen von 10 000 kg) zwischen Wien (Oe. U. St. E. G., K. F. N. B., K. F. J. B., Oe. N. W. B., Donaukaibahnhof und Lagerhaus), Stadlau, Floridsdorf - Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg, Klosterneuburg-Weidling und Nussdorf einerseits und Leipzig (Bayer. u. Dresdn. Bahnhof), sowie Chemnitz andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 19. Februar 1891. (380)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Verkehr nach Sosnowice, Station der Iwangorod - Dombrowaer Eisenbahn. In dem oben bezeichneten Verkehr treten mit dem 1. März d. J. für die Beförderung von roher Baumwolle in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen auf den Deutschen Strecken bis zur Landesgrenze folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

für Sendungen nach Sosnowice I. D. E.

von	loco	transito
Bremerhafen	1,84	1,59
Geestemünde	1,84	1,59
Bremen	1,73	1,45
Hamburg	1,70	1,48
Harburg	1,67	1,42
Stettin	1,20	0,95
Swinemünde	1,39	1,14

pro 100 kg.

Für die Strecke Landesgrenze Sosnowice I. D. E. werden die Frachtsätze des Lokaltarifs der Iwangorod-Dombrowaer Bahn erhoben.

Die Frachtsätze für Sosnowice I. D. E. transito finden nur dann Anwendung, wenn der auf diese Station lautende Frachtbrief mit dem Vermerk versehen ist: zur Weiterbeförderung nach N.... (einer bestimmt zu bezeichnenden Russischen Station).

Breslau, den 20. Februar 1891. (381)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Breslau - Sächsischer Vieh- etc. - Verkehr. Am 1. März d. J. kommen direkte Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen zwischen Heidersdorf und Dresden zur Einführung.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 20. Februar 1891. (382)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. März 1891 wird die an der Strecke Allenstein-Kobbelbude zwischen Guttstadt und Arnsdorf i. Ostpr. gelegene Haltestelle Regerteln des Direktionsbezirks Bromberg, welche bereits am 1. Februar d. J. für den unbeschränkten Güter- und Viehverkehr usw. eröffnet worden ist, in den Staatsbahn - Gütertarif Bromberg-Breslau einbezogen.

Die Ver- und Entladung schwerwiegender Fahrzeuge auf dieser Haltestelle ist ausgeschlossen.

Die Frachtsätze sind bei den Güterabfertigungsstellen zu Arnsdorf i. Ostpr., Guttstadt und Regerteln des Direktionsbezirks Bromberg, sowie bei sämmtlichen Güter - Abfertigungsstellen des Direktionsbezirks Breslau in Erfahrung zu bringen.

Bromberg, den 17. Februar 1891. (383)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1891 werden die Stationen Deisenhofen und Sauerlach der Bayerischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif für Stammholz (Tarifheft 1, Ausnahmetarif Nr. 5, Tarifheft 2 Ausnahmetarif Nr. 4) einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 18. Februar 1891. (384)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

(Schluss der amtlichen Bekanntm. S. IV.)

Nr. 4. Jahrgang 1891. Berlin, am 25. Februar 1891.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	roth A	—	1	—	gusseis. Ofentheil (Deckel)	1	1	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
2	A B B M	4245	1	Fass	leer —	35	2	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
3	A E C	220	1	„	? —	63	3	„	„	
4	A K	1845	1	Kiste	leer —	16	4	Bremen	K. E.-D. Hannover	
5	A V G	1	1	Ballon aus Glas	— —	50	5	Louvain	Grand Central Belge	
6	B D und B D E	410 und 8	1	—	Leinenwickel —	—	6	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
7	B T	433	1	Ballen	Teppiche —	28	7	Wolfsgefärth	K. E.-D. Erfurt	
8	C B	27214	1	Kiste	leer —	32,5	8	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
9	C H	6579	1	Ballen	neue Säcke —	11	9	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	beschr. Ernsthof a/Oder.
10	C L	1480	1	Bund	(4 Stck.) Drahtgitter	27	10	Algermissen	„	beschr. Lissa.
11	C O	1481	1	Korb	Tabak —	—	11	Neuss	Linksrh. Köln	
12	C P	3	1	Pack	Bretter —	65	12	Parchim	Parchim-Ludwigsl.	
13	C S	167	1	Ballen	Baumw.-Proben —	7,5	13	Bremen Eilg.-E.	K. E.-D. Hannover	beschr. Düsseldorf; bei Schuppenrevision.
14	C S	203	1	„	Baumw.-Proben —	4	14	„	„	beschr. Winterthur; bei Schuppenrevision.
15	C V	4980	1	„	Korken —	91	15	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
16	D	6079	1	Kiste	1 leere Kiste —	30	16	Zwickau	Sächsische Stsb.	
17	E A	7399	1	„	— —	8	17	Berlin B. H.	K. E.-D. Altona	
18	E & Co.	251	1	Ballen	Schafwolle —	85	18	Hagenow	„	
19	E L	36	1	Kiste	leer —	11	19	Hamburg B.	„	
20	E N	4304	1	„	leer —	14	20	Zwickau	Sächsische Stsb.	
21	F A	4376	1	„	? —	18	21	Berlin B. H.	K. E.-D. Altona	
22	F B	17554	1	Säckchen	Sago —	25	22	Coblenz rrh.	Linksrh. Köln	
23	F F & Co.	107 H	1	Kiste	Seilerwaaren —	83	23	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
24	F G	10277/8	2	Pack	Papierdüten —	26	24	„	„	
25	F M	168	1	alter Papierkorb	leer —	1	25	Berlin (Ostbhf.)	K. E.-D. Bromberg	
26	F W	1370	2	Stück	Achsschenkel —	27 10	26	Lage	K. E.-D. Hannover	*)
27	G	1	1	Sack	Bohnen —	100	27	Hannover N.	„	**)
28	G A S	756	1	Kiste	leere Gläser —	13	28	Berlin (Ostbhf.)	K. E.-D. Bromberg	
29	G B	5021	1	„	Hornspitzen (zu Irrigateuren) selbstthätige Klystierspritzen	3	29	„	„	
30	G F	658	1	„	eer —	13,5	30	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
31	G H	4592	1	Ballen	unbekannt —	—	31	Wasserleben	K. E.-D. Magdeburg	
32	G H	—	1	Fass	? —	—	32	Kiel	K. E.-D. Altona	
33	G H T	43	1	Ballen	Tabak —	78	33	Hamburg	„	
34	G L	1	1	Holzkoffer	— —	50	34	Kiel	„	
35	H	6513	1	Fass	Eisenwaaren —	214	35	Herford	K. E.-D. Hannover	
36	[illegible]	1516	1	Kiste	— —	57	36	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
37	H C	16650	1	„	? —	56	37	„	„	

*) Beschr. Abs. T. Werth, Niedermendig (durchstrichen); bei Schuppenrevision.
**) Ab Kolomea. Ist von der Zollbehörde beschlagnahmt und lagert im Zollschuppen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
38	HD	795	1	Korb mit Glasflaschen	Eisenalbuminat	64	38	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
39	H S	303	1	Kiste	?	20	39	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
40	H Z W	11094	1	„	?	20	40	„	„	
41	J A & S R	38	1	„	Steingut	116	41	Hamburg H.	„	
42	J C Bln	—	1	—	Kette	—	42	Hamburg Kai	„	
43	J G K	3669	1	Kiste	?	20	43	Marne	„	
44	J H	9575	1	„	?	34	44	Berlin B. H.	„	
45	J H	215	1	Sack	Zucker	100	45	Crefeld	Linksrh. Köln	
46	J M C	5120	1	Fass	Oel	165	46	Breyell	„	
47	J M W	269	1	Sack	Holzkübel, Gläser usw.	13	47	Zwickau	Sächsische Stsb.	
48	K	1	1	Verschlag	—	26	48	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
49	K	3	1 1	Gebund Stab	Bandeisen Eisen	30	49	Neuss	Linksrh. Köln	
50	K	—	18	—	Ofenrohre	80	50	Köln Ger.	„	
51	L G	764	1	Kiste	—	25	51	Berlin B. H.	K. E.-D. Altona	
52	M F	127	1	„	?	12	52	Eddelack	„	
53	M W	214	1	„	Blechwaaren	23,5	53	Hamburg	„	
54	P	3	1	Fass	gefüllt	123	54	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
55	P H	2119	1	„	leer	28	55	Zwickau	Sächsische Stsb.	
56	R	2438	1	Kiste	?	22	56	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
57	R C	1355	1	„	—	11	57	Berlin B. H.	„	
58	R H F F H U	100 56	1	Ballen	rohe Baumwolle	225	58	Hainholz	K. E.-D. Hannover	auf dem Bahnhofe gefunden.
59	R R	87	1	Kiste	Korbwaaren	107	59	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
60	R W C R	1	1	„	?	14	60	Hamburg B.	„	
61	S & H	6734/35	2	Körbe	Glas	65	61	Nörten	K. E.-D. Hannover	
62	S M S	182	1	Kiste	?	209	62	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
63	S S	40701	1	Sack	ansch. Fenchel	100	63	Cüstrin Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
64	T M	240	1	Rolle	?	15	64	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
65	W	—	1	—	Kette	—	65	Hamburg Kai	„	
66	W	—	1	—	gusseis. Roststab	33,5	66	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
67	W A	6225I 6225II	2	Körbe	—	17,5 18,5	67	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
68	W N	14575/79	5	Wein-Stückfässer	leer	600	68	Leipzig (Thür. Bhf.)	K. E.-D. Erfurt	
69	W St	1200	1	Kiste	Schmalz	9,5	69	Wengerohr	Linksrh. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
70	Braunsberg Konitz	84	1	—	Bassgeige	13	70	Konitz	K. E.-D. Bromberg	
71	C. B. Bremen	—	2	Kisten	leer	25	71	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
72	V. d. Geuen	—	1	Pack	leere Säcke	26	72	Aerschot	Grand Central Belge	
73	H. Heye Hamburg	—	1	Flasche	?	3	73	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
74	Marienburg Altfelde	185	1 1	Reisekorb Lederkoffer	Bekleidungsstücke —	—	74	Altfelde	K. E.-D. Bromberg	
75	Markthallen	—	13	Packen	?	286	75	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
76	Franz Rimpel Reischdorf	—	6	Packete	42 leere Körbe	68	76	Zwickau	Sächsische Stsb.	
77	Sodawerk Wyhlen	—	1	Sack	Soda	50	77	Isny	Württemb. Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
78	—	3 & 4	2	Stück	Pflugeisen	3	78	Rethen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
79	—	8	1	—	schw. Handtasche	11,6	79	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
80	—	16	1	—	gusseis. Roststab	16	80	Flensburg	„	
81	—	113	1	Kübel	Margarine	7	81	Düren	Linksrh. Köln	
82	—	239	1	Kiste	?	200	82	La Sambre	Grand Central Belge	
83	—	[illegible]69	1	Petrol.-Fass	leer	—	83	Barleben	K. E.-D. Magdeburg	
84	—	877 5268	2	Fässer	leer	50	84	Louvain	Grand Central Belge	
85	—	2252	1	Kiste	Kattun	126	85	La Roche	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
86	weisses Kreuz	—	1	Kollo	Wagenachsbuchse	—	86	Kiel	K. E.-D. Altona	
87	weisser Strich	—	4	Stäbe	Winkeleisen	57	87	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	*)

*) Am 22. Januar im Zuge 1302 auf der Decke des Wagens 5394 Alt. gefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
88	O/KM & Co	30/410	1	Kiste	Blechwaaren —	43	88	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
89	S	4932	1	Korb	Blechflaschen —	6	89	Hamburg B.	„	
90	B	6432	1	Kiste	1 Thonflasche —	13	90	Zwickau	Sächsische Stsb.	
91	M S N	4 u. 5	2	Kisten	unbekannt —	83	91	Göttingen	K. E.-D. Hannover	*)
92	O	3345	1	Kübel	gefüllt —	154	92	Uerdingen	Linksrh. Köln	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
93	—	—	1	Kollo	Angelgeräthe —	1	93	Hannover	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
94	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	39	94	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
95	—	—	1	Korb	5 Blechflaschen —	9	95	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
96	—	—	2	—	Bretter mit je 2 eis. Hacken	17	96	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
97	—	—	2	Stäbe	Eisen —	20	97	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
98	—	—	1	Stange	Eisen —	4	98	Memel	K. E.-D. Bromberg	
99	—	—	75	Rollen	alten Eisendraht —	—	99	Cleve	Linksrh. Köln	
100	—	—	1	Bund	gewundene Eisenstäbe	15, 5	100	Minden	K. E.-D. Hannover	
101	—	—	1	Sack	Frauenkleider —	4	101	Gera	K. E.-D. Erfurt	
102	—	—	1	Kollo	Gerüsttheile —	—	102	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
103	—	—	2	Bund in Stroh	leere Glasflaschen —	1	103	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
104	—	—	1	—	Horndeckel —	1	104	Braunschweig H.	„	bei Schuppenrevision, mit Blaustift undeutlich beschr. Sarstedt - Lippstadt.
105	—	—	1	Sack	Hülsenfrüchte —	15	105	Bremen	K. E.-D. Hannover	
106	—	—	3	Körbe	leer —	19	106	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	
107	—	—	1	Kiste	Korbwaaren —	6. 5	107	Sarstedt	K. E.-D. Hannover	
108	—	—	1	Pack	Leisten —	31	108	Zwickau	Sächsische Stsb.	
109	—	—	1	—	Maschinentheil aus Guss	46	109	Pforzheim	Württemb. Stsb.	
110	—	—	13	—	Mutterschrauben —	4	110	Flensburg	K. E.-D. Altona	
111	—	—	1	—	Nuthkeil —	11	111	Hamburg H.	„	
112	—	—	1	Kollo	eis. Pfannentheil —	38	112	Zwickau	Sächsische Stsb.	
113	—	—	2	—	eis. Räder —	15	113	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
114	—	—	1	Stange	Rundeisen —	38	114	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
115	—	—	1	Pack	25 Säcke —	18	115	Berlin B. H.	K. E.-D. Altona	
116	—	—	6	„	leere Säcke —	150	116	Aerschot	Grand Central Belge	
117	—	—	1	„	leere Säcke —	38	117	La Roche	„	
118	—	—	1	Packet	Schraubenbolzen 40—50 cm lang	24	118	Königstein	Sächsische Stsb.	
119	—	—	1	Parthie	Umzugsgut —	97	119	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
120	—	—	1	—	Zimmermannsaxt —	3	120	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	—	22	Brode	Zucker —	231	1	Liboch	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 11/1.
2	B	—	5	Stück	Cottone —	59	2	Königinhof	„	„ 31/1.
3	B B	—	12 8 2	Fässer „ „	à ¼ hl — à ½ hl — à 1 hl —	360	3	Prag tr.	„	„ 5 1.
4	E T	3354	1	Kiste	unbekannt —	240	4	Starkenbach	„	„ 17 1.
5	F K	8439	1	Fass	Wein —	62	5	Arnau	„	„ 7 1.
6	G L	178	1	Kiste	unbekannt —	109	6	Tetschen	„	„ 27/1.
7	J M	10253	1	Fass	unbekannt —	211	7	Pardubitz	„	„ 2/1.
8	L K	32	1	Korb	unbekannt —	14	8	Königgrätz	„	„ 27 1.
9	O K	1/3	3	Ballen	leere Säcke —	65	9	Znaim	„	„ 31/1.
10	Pss	23	1	Koffer	unbekannt —	33	10	Wisocan	„	„ 29, 1.
11	S C	—	1	Ballen	leere Säcke —	16	11	Königgrätz	„	„ 28 1.
12	T H	773	1	Kiste	Zündwaaren —	6	12	Josefstadt	„	„ 30 1.
13	T W	7476	1	Fass	unbekannt —	139	13	„	„	„ 24 1.
14	Z	89	1	„	leer —	36	14	Kullenberg Stadt	„	„ 8 1.
15	Z	89	1	„	leer —	36	15	Pardubitz	„	„ 5 1.

*) Undeutliche Beklebung: „Lorch“. Steuerplomben „Kaldenkirchen“ Brasch u. Rothenstein Nw. B-axenhall St. - London.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
16	Dresden M oder H	3	1	Block	Zinn	—	12	16	Königgrätz	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 29/1.
17	J. Kühnel Söhne Engelsberg	—	1	Bund	Garn	—	14	17	Illinsko	„	„ 8/1.
18	Müch	4	1	Sack	Mehl	—	85	18	Mähr. Budwitz	„	„ 30/1.
19	Schmeichler	—	3	Ballen	leere Säcke	—	26	19	Wien	„	„ 26/1.
20	—	—	1	—	Brotmulde	—	26	20	Starkenbach	„	„ 27/1.
21	—	—	1	Fass	leer	—	30	21	Turnau	„	„ 22/1.
22	—	—	2	Stück	Juteleinwand	—	50	22	Wien	„	„ 30/1.
23	—	—	1	Kiste	unbekannt	—	102	23	Korneuburg	„	„ 31/1.
24	—	—	1	—	Kupferrohr	—	2,5	24	Zizelitz	„	„ 27/1.
25	—	—	1	—	Kurbel	—	1,5	25	Altpaka	„	„ 5/1.
26	—	—	1	Sack	Rübensamen	—	52	26	Prag tr	„	„ 18/1.
27	—	—	1	—	hölz. Stiege	—	16	27	Parschnitz	„	„ 27/12.
28	—	—	2	—	Vorsatzbretter	—	48	28	Trs. Jedlersee	„	„ 29/1.
29	—	—	1	—	Weinfass (1/4 hl)	—	12	29	Wlkawa	„	„ 31/1.
30	—	—	4	—	Brode Zucker	—	47,5	30	Starkotsch	„	„ 27/1.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Schluss.)

Am 1. März l. J. gelangt der Nachtrag II zum provisorischen Holzausnahmetarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verkehr, gültig vom 20. Mai 1888, zur Einführung.

München, den 12. Februar 1891. (385)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. März l. J. kommen die Nachträge I zu Heft 1 und Heft 2 des Theils V des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbandsgütertarifs vom 1. November 1890 (**Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr**) zur Einführung.

München, den 14. Februar 1891. (386)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Die Station Speyer Hauptbahnhof der Pfälzischen Eisenbahnen wird mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif A e für Baumwolle (rohe) mit dem Frachtsatze von 1,94 ℳ für 100 kg einbezogen.

Köln, den 19. Februar 1891. (387)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. März d. J. tritt der Nachtrag I zum Heft 5 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Juni 1890 in Kraft. Derselbe enthält u. a. neue Entfernungen für die Reichsbahnstationen Bourg-Bruche, Fouday, Saales und St. Blaise-Poutay, ferner Aenderung der Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Göggingen, Josephslust, Krauchenwies, Mengen, Menningen, Sigmaringen und Zielfingen der Badischen Staatseisenbahnen. — Unentgeltlich.

Strassburg, den 16. Februar 1891. (388)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiete nach Stationen des Direktionsbezirks Altona. Vom 1. März d. J. ab wird die Station Vollsemenhusen des Direktionsbezirks Altona in den Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 21. Februar 1891. (389)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Süddeutsche Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft. Einführung eines Nachtrages II. Mit 1. März l. J. tritt zum Gebührentarife der Süddeutschen Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft vom 1. März 1888 ein Nachtrag II in Wirksamkeit, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Tarife, sowie der Güterklassifikation enthält.

Exemplare hiervon sind gegen Erstattung des Kostenpreises bei der gefertigten Direktion, sowie bei den gesellschaftlichen Agentien in Deggendorf, Wien und Budapest zu beziehen.

Deggendorf und Wien, (390)
19. Februar 1891.
Die Betriebsdirektion.

3. Verdingungen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Vergebung von hölzernen Bahnschwellen. Der Bedarf der für das Jahr 1891 erforderlich werdenden:

Stossschwellen,
Mittelschwellen, eichene,
Mittelschwellen, kieferne und
Langschwellen, eichene

soll durch öffentliche Ausschreibung beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen mit Angabe der Anzahl der Schwellen können bei dem Haupt-Magazinsverwalter hier eingesehen und auch auf frankirte Anfrage gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Schwellen: bis längstens den 5. März 1891, Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt an den Haupt-Magazinsverwalter hier einzusenden.

Darmstadt, den 18. Februar 1891. (391)
Der Ober-Betriebsinspektor.
Gessner.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 17. 1891.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . [illegible] Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 28. Februar 1891.

Inhalt:

Der Verkehr auf Eisenbahnen bei Schneefall und Schneestürmen.

Die Aufrechthaltung des Eisenbahnverkehrs zur Zeit andauernden Schneefalls oder heftiger Schneestürme erfordert gewisse Vorkehrungen, die in Rücksicht auf ihren Zweck in 2 Gruppen geschieden werden können; nämlich in solche, welche eine betriebsstörende Anhäufung von Schnee verhüten sollen, und in solche, die zur Ueberwindung jener Hindernisse dienen, welche der auf dem Bahnplanum gelagerte Schnee der Fortschaffung der Züge entgegensetzt. Die ersteren Mittel, zu denen Schneeschutzwände, Abflachung der Einschnittsböschungen usw. gehören, sind in den letzteren Jahren auch in dieser Zeitung wiederholt besprochen worden; bezüglich der zweiten Gruppe von Vorkehrungen der erwähnten Art möchte ich nachstehend einige zumeist aus selbst gemachten Erfahrungen geschöpfte Daten mittheilen, die vielleicht zu weiteren Studien namentlich über solche Fragen anzuregen geeignet sind, denen man bisher nicht immer und überall die gebührende Beachtung geschenkt haben dürfte.

Schneestürme und die infolge ihres Auftretens gebildeten Schneeverwehungen zählen allerdings zu den gefährlichsten Feinden des Eisenbahnbetriebes; aber auch der ruhig fallende Schnee kann — ohne dass heftigere Luftbewegungen seine Einwirkung auf den Verkehr beeinflussen — sehr rasch zu empfindlichen Störungen des letzteren Veranlassung geben und zwar namentlich dadurch, dass die Aschenkästen der Lokomotiven mit Schnee verlegt werden. So lange letzterer die Höhe von 8—10 cm über Schienenoberkante nicht erreicht, ist im allgemeinen die Besorgniss unbegründet, dass die Züge mit ihrer gewöhnlichen Lokomotivbespannung nicht fortgeschafft werden könnten; aber dennoch erscheint es unter allen Umständen geboten, das Bruttogewicht der Züge zu vermindern. Diese Maassregel sollte überhaupt stets sofort vorgenommen werden, wenn Schneefall eintritt und die Witterungsverhältnisse eine längere Dauer desselben vermuthen lassen; und sie sollte nicht allein bei Güterzügen, sondern auch bei Personen- und namentlich bei sehr schnellfahrenden Personenzügen durchgeführt werden. Eine zu weit gehende Vorsicht in dieser Beziehung kann niemals schaden. Die Lokomotiven „arbeiten" bei Schneefall schwerer, als unter normalen Verhältnissen; ihre Zugkraft ist eine mindere, ihr Verbrauch an Brennstoff und Wasser ein grösserer; die Geschwindigkeit wird daher bei gleich grosser Belastung eine verminderte sein, die Lokomotiven werden häufiger oder doch grössere Quantitäten Brennstoff und Wasser nehmen müssen — es werden Zugverspätungen eintreten, die sich um so fühlbarer gestalten, je lebhafter der Zugverkehr ist. Auch darf nicht vergessen werden, dass der Zug auf seiner weiteren Fahrt ganz unerwartet bedeutendere Schneehindernisse finden kann, die er um so eher und sicherer überwinden wird, je leichter er

ist. Erscheint eine Reduktion des Zuggewichtes in dem erforderlichen Ausmaasse nicht möglich oder nicht zulässig, dann empfiehlt sich die Anwendung einer Vorspannlokomotive.

Es sind mir mehrere Fälle bekannt, in denen der Verkehr der Züge infolge Belassung des bei normaler Witterung zulässigen Bruttogewichtes selbst bei schwachem, ruhigem Schneefall oder bei nur sehr leichtem Schneewehen arge Betriebsstörungen erlitten hat. Die Lokomotiven konnten nach längerer Fahrt verhältnissmässig geringe Schneehindernisse nicht mehr bewältigen oder blieben wegen momentanen Dampfmangels „liegen“; schliesslich trat noch die bekannte Erscheinung des sogenannten Anfrierens der Lokomotivräder an die Schienen ein und bevor die Lokomotive wieder „flügge“ gemacht werden konnte, war der Zug eingeschneit; wenn aber nur erst ein solcher Fall eingetreten ist, dann ist auch schon zumeist die empfindlichste Verkehrsstörung zur Thatsache geworden. Wir halten es daher für ganz gerechtfertigt, dass in den Verkehrsinstruktionen einzelner Bahnen die Reduktion der Zugbelastungen bei eintretendem Schneefall nachdrücklich angeordnet erscheint.

Sobald der Schnee eine Höhe von mindestens 10 cm über Schienenoberfläche erreicht, dann wird es nothwendig, das Geleise vor dem Verkehr von Zügen entsprechend von Schnee zu säubern. Die hölzernen von Zugthieren bewegten Pflüge werden sich bei mässiger Höhe des ruhig gefallenen Schnees überall dort empfehlen, wo die Züge sich in so grossen Intervallen folgen, dass der Verkehr durch Anwendung der Pflüge nicht gehemmt werden kann und wo auch die erforderlichen Zugthiere stets bei der Hand sind. Leider kann diesen Bedingungen nur in seltenen Fällen entsprochen werden. Ein grosses Hinderniss für derartige Pflüge gewöhnlicher Konstruktion bilden zunächst die Brücken usw., das sind jene Stellen, bei welchen das Bahnplanum verengt erscheint. Die Pflüge mit beweglichen Flügeln nach System Marin, welche die gleiche Aufgabe zu erfüllen haben, jedoch von Maschinen gezogen werden, besitzen diesen Nachtheil nicht. Man hat die von Zugthieren beförderten Pflüge besonders für die Reinigung der Bahnhöfe von Schnee empfohlen; aber auch hierfür wird vielfach die Handschaufelung vorgezogen, namentlich wenn die Arbeitskräfte rasch und billig zu erhalten sind. Für diese Art von Schneebeseitigung wäre die Benutzung sogen. Schneekörbe mit Handschlitten bestens zu empfehlen. Diese „Schlittenkörbe“ — wie sie kurzweg genannt werden — haben sich in praktischer und ökonomischer Hinsicht bisher vorzüglich bewährt, da mit ihrer Hilfe selbst bei regem Zugverkehr und besetzten Geleisen der zwischen den letzteren liegende Schnee rasch verladen und fortgeschafft werden kann. Die hierfür erforderlichen Arbeitskräfte sind sehr geringe. Die Anschaffungs- und Erhaltungskosten der Körbe können als ganz minimale bezeichnet werden. Ein Korb, der sammt Uebermaass etwa 1,2 m³ Schnee aufzunehmen vermag, kostet mit Schlitten etwa 8—10 ℳ. Aus ökonomischen Gründen wäre zu empfehlen, den Körben einen etwas grösseren Fassungsraum, vielleicht bis zu 1,5 m³ zu geben, um die Arbeitskraft der zu ihrer Fortschaffung erforderlichen 2 Mann entsprechend auszunutzen; auch wäre behufs rascheren Ausleerens der Körbe durch Umkippen derselben die Anbringung von Handhaben wünschenswerth.

Anstatt der Körbe habe ich auch hölzerne, kastenförmige Behälter in Verwendung gesehen, welche um eine an dem Schlitten befestigte Welle in derart geneigte Lage gebracht werden können, dass es nach Entfernung der vorderen Seitenwand möglich ist, den Schnee mit den Krücken unmittelbar in den Behälter zu schieben. Auch diese Einrichtung ist sehr praktisch.

In neuerer Zeit sind die sogen. Pflugschaaren oder Lokomotiv-Schneepflüge, welche den „Kuhfängern“ der Amerikanischen Lokomotiven gleichen, auch auf Oesterreichischen Eisenbahnen mehrfach in Anwendung gekommen. Diese Pflüge haben die Bestimmung, den Verkehr der Züge bei minder hoher Schneelage zu ermöglichen und das Freimachen der Bahn durch grosse, auf eigenen Rädern laufende Pflüge nach Möglichkeit zu reduziren. Sie werden mittelst 8 Schrauben an der Lokomotive befestigt und besitzen beispielshalber bei der Oesterreichischen Nordwestbahn folgende Ausmaasse: Breite 3 m, Höhe 0,7 m, Ausladung nach vorne 1 m, Gewicht 290 kg, normaler Zwischenraum zwischen dem anmontirten Pfluge und der Schienenoberkante 0,07 m. Die Lokomotivpflüge der Oesterreichischen Südbahn besitzen bei gleicher Breiten- und Höhendimension eine Ausladung von 1,04 m und einen normalen Abstand von der Schienenoberkante von 0,10 m. Dieser letztere vermindert sich natürlich bei zunehmender Abnutzung der Radkränze; sein zulässiges kleinstes Ausmaass erscheint durch die über Schienenoberkante hervorragenden Theile der Englischen Weichen, Drehscheibenklappen usw. bestimmt. Die Grösse der Ausladung ist durch die Forderung bedingt, dass solche Lokomotiven mit Pflugschaar für den Verschubdienst nicht völlig unbrauchbar sein sollen, was der Fall sein würde, wenn die Pflüge über die Buffer hinausreichen.

Ueber die Wirkung der Lokomotivschneepflüge liegen bisher folgende Erfahrungen vor. Der Schnee wird nur zum Theile seitwärts hinausgeschoben, zum Theile jedoch über die geneigten Schaufelflächen emporgehoben, so dass er hinter denselben auf die Maschinentheile: Cylinder, Kurbelstangen usw. hinabfällt, und diese in kurzer Zeit vollständig von Schnee umhüllt sind und festgefrorenen Schneemassen gleichen. Infolge dieses durch den Pflug bewirkten Aufsteigens der Schneetheilchen findet unter der Einwirkung der durch die Zugbewegung hervorgerufenen Luftbewegung auch bei vollkommener Windstille dicht vor und über, sowie zu Seiten der Lokomotive eine Art Schneewehen statt, welches das Lokomotivpersonal nicht nur in hohem Grade belästigt, sondern demselben auch jegliche Fernsicht benimmt; die Lokomotive bewegt sich beständig in einer Schneewolke. Je schneller der Zug fährt, um so fühlbarer wird diese nachtheilige Wirkung des Pfluges. Ist das Geleise durch einen vorhergegangenen Pflug bereits „frei“ gemacht worden, greift also der Lokomotivschneepflug vielleicht nur zu beiden Seiten der Geleise in tieferen Schnee, so werden diese abgeschnittenen Schneemassen gegen die Mitte des Pfluges geschoben, im Geleise abgelagert und unter den Pflug und die Lokomotive gepresst, so dass sie den Aschenkasten der letzteren verlegen und deren Fortbewegung erschweren, wenn nicht gar vollständig verhindern. Vielfach klagen die Lokomotivführer auch darüber, dass sich die ungleiche Belastung der Achsen, welche durch das Gewicht der Lokomotivschneepflüge erzeugt wird, in heftigen Schwankungen der Lokomotive kundgibt.

Mit Rücksicht auf die grosse Bedeutung der Aufgabe, welche den „Pflugschaaren“ oder „Lokomotivschneepflügen“ zukommt, wäre es wohl angezeigt, die Konstruktion derselben auf Grund der gewonnenen Erfahrungen weiter auszubilden; die Frage, ob man im Interesse einer geeigneteren Anordnung von der Benutzung der mit solchen Pflügen ausgerüsteten Lokomotiven zu Verschiebungen mit ihrer vorderen Brust nicht vollständig absehen könnte, lässt sich allgemein nicht beantworten; es wird dies von den Betriebsverhältnissen der Bahnen abhängen. Unter allen Umständen birgt aber eine derartige Verwendung solcher Lokomotiven grosse Gefahren für die Sicherheit der mit dem An- und Loskuppeln der Fahrbetriebsmittel beschäftigten Personen in sich, und empfiehlt es sich, bei längerer Dauer der vorzunehmenden Verschiebungen an der vorderen Brust der betreffenden Lokomotive einen niederbordigen Wagen anzukuppeln und bis zur Beendigung der Verschiebungen daselbst zu belassen. Bei schnellfahrenden Zügen wäre unserer Anschauung nach von der Anwendung der Pflugschaaren überhaupt abzusehen; dagegen werden dieselben, zweckmässig konstruirt, bei Güterzügen gute Dienste zu leisten vermögen.

(Schluss folgt.)

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

(Fortsetzung aus Nr. 16.)

V. Mehl.

Das V. Blatt bringt die Beförderung des Artikels Mehl zur Anschauung. Da statistische Nachweise über die Mehlproduktion nicht vorliegen, so gelangen wir sogleich zur Besprechung der Angaben über die Beförderung dieses Artikels auf den Eisenbahnen, den Deutschen Strömen, sowie über die Ein- und Ausfuhr in die bezw. aus den Deutschen Seeplätzen.

Bezüglich der Bahnbeförderung ergibt sich gegen das Vorjahr eine Zunahme von 129 207 t = 5,7 %.

In welchem Umfange die einzelnen Verkehrsgebiete des Deutschen Reiches bezw. des Auslandes im Versand bezw. Empfang betheiligt sind, ist aus der nachstehenden Uebersicht zu entnehmen:

1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Versand				Empfang		
		in den eigenen Bezirken (Binnenverkehr)	nach den übrigen Bezirken: des Deutschen Reiches	nach den übrigen Bezirken: des Auslandes	zusammen	aus den Bezirken: des Deutschen Reiches (ausschl. Binnenverkehr)	aus den Bezirken: des Auslandes	zusammen einschl. Binnenverkehr (Spalte 3)
Verkehrsgebiete	Jahr	t	t	t	t	t	t	t
Deutschland:								
I. Nordwest-	1889	128507	150643	6746	285896	191326	24635	344468
	1888	*109304*	*143500*	*8860*	*261664*	*188340*	*20999*	*318643*
II. Süd-	1889	200579	162786	8369	371734	242659	16749	459987
	1888	*199408*	*171760*	*6247*	*377415*	*272057*	*22258*	*493723*
III. Nord-	1889	216849	435185	6324	658358	332150	7357	556356
	1888	*198906*	*437447*	*5880*	*642233*	*312180*	*4176*	*515262*
IV. Mittel-	1889	302184	159318	288	461790	200193	22742	525119
	1888	*284380*	*163093*	*562*	*448035*	*204951*	*17150*	*506481*
V. Ost-	1889	173730	202724	160	376614	144328	177265	495323
	1888	*139720*	*183053*	*168*	*322941*	*121325*	*157062*	*418107*
VI. Ausland	1889	—	248748	—	248748	21887	—	21887
	1888	—	*221645*	—	*221645*	*21717*	—	*21717*
Summe	1889	1021849	1359404	21887	2403140	1132543	248748	2403140
	1888	*931718*	*1320498*	*21717*	*2273933*	*1120570*	*221645*	*2273933*

In Prozenten des Gesammt-Versandes bezw. -Empfanges ausgedrückt, ergibt sich hieraus folgendes:

	% Versand	% Empfang
I. Nordwestliches Deutschland	11,9	14,3
II. Süddeutschland	15,5	19,1
III. Norddeutschland	27,4	23,1
IV. Mitteldeutschland	19,2	22,0
V. Ostdeutschland	15,7	20,6
VI. Ausland	10,3	0,9
oder:		
1. in / aus den eigenen Bezirken	42,5	42,5
2. nach / aus den übrigen Bezirken		

	% Versand	% Empfang
a) des Deutschen Reiches	56,6	47,2
b) des Auslandes	0,9	10,3
davon kommen auf:		
Preussen	60,7	69,2
Sachsen	11,0	10,7
Bayern	6,0	8,5
Mecklenburg	2,7	0,9
Hessen	1,4	2,6
Baden *)	4,0	2,4
Württemberg	2,5	2,3
Elsass-Lothringen	1,3	2,5
das Ausland	10,4	0,9

*) einschliesslich Ludwigshafen.

Von den Orten, bei welchen grössere Mengen angegeben sind, werden hervorzuheben sein:

a) im Versand:

Berlin	mit 73 018 t	Danzig	mit 19 630 t
Breslau	„ 52 811 „	Stettin	„ 17 376 „
Magdeburg	„ 47 022 „	Hildesheim	„ 16 580 „
Hameln	„ 42 978 „	Kiel	„ 15 484 „
Thorn	„ 31 169 „	Northeim	„ 15 190 „
Witten B. M.	„ 28 336 „	Münster i. W.	„ 14 057 „
Duisburg	„ 24 395 „	Nordstemmen	„ 13 641 „
Halle	„ 23 660 „	Ludwigshafen	„ 12 311 „
Posen	„ 22 686 „	Dessau	„ 11 204 „
Neuss	„ 22 481 „	Altona-Ottensen	„ 11 123 „
Mannheim	„ 21 756 „		

b) im Empfang:

Berlin	mit 76 186 t	Altona-Ottensen	mit 17 653 t
Danzig	„ 68 286 „	Hamburg	„ 15 462 „
Thorn	„ 36 845 „	Chemnitz	„ 13 565 „
Breslau	„ 28 910 „	Königsberg i. Pr.	„ 11 815 „
Hannover	„ 20 468 „	Magdeburg	„ 11 273 „

Die Einfuhr (15 685 t) in den freien Verkehr des Zollgebiets, an welcher hauptsächlich Oesterreich-Ungarn mit 13 458 t betheiligt ist, zeigt eine Zunahme gegen das Vorjahr von 2 458 t, während in der Ausfuhr aus dem freien Verkehr des Zollgebiets (149 771 t) eine Abnahme von 5 839 t zu verzeichnen ist. Diese Ausfuhr brachte 39 837 t nach Grossbritannien, 25 533 t nach den Niederlanden, 22 368 t nach Norwegen, 21 193 t nach Schweden.

Ueber den Verkehr auf den Deutschen Strömen geben die nachfolgenden Ziffern Aufschluss, wobei zu bemerken ist, dass auf der Karte bezw. in der tabellarischen Uebersicht Gewichtsmengen nur von 2 000 t und darüber nachgewiesen sind.

Es wurden befördert im Stromgebiete:

des Pregels	an 1 Station	im Eingang	3 948 t
der Weichsel	„ 3 Stationen	„ Durchgang	12 258 „
„ Oder mit dem Gr. Haff	„ 2 „	„ Eingang	7 252 „
	„ 3 „	„ Durchgang	35 188 „
	„ 2 „	„ Ausgang	41 555 „
„ Elbe	„ 4 „	„ Eingang	136 503 „
	„ 9 „	„ Durchgang	194 568 „
	„ 8 „	„ Ausgang	57 858 „
„ Weser	„ 1 Station	„ Eingang	3 443 „
	„ 1 „	„ Durchgang	7 360 „
des Rheins	„ 9 Stationen	„ Eingang	66 858 „
	„ 1 Station	„ Durchgang	62 906 „
	„ 3 Stationen	„ Ausgang	19 379 „
der Donau	„ 2 „	„ Eingang	10 775 „
	„ 1 Station	„ Durchgang	10 851 „
im Gebiet des Bodensees	„ 1 „	„ Ausgang	5 579 „

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 57 547 t,

mit

davon		
in Stettin	24 164 t	19 820 t aus Deutschen Häfen,
„ Lübeck	4 418 „	14 719 „ „ Russland,
„ Kiel	2 153 „	10 808 „ „ Grossbritannien,
„ Hamburg	20 062 „	2 005 „ „ Schweden und Norwegen,
„ Bremen	6 750 „	2 907 „ „ Italien,
		1 010 „ „ Nord-Amerika,
		4 087 „ „ anderen fremden Ländern;

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 113 767 t,

mit

davon		
in Pillau	14 341 t	38 882 t nach Deutschen Häfen,
„ Danzig	52 480 „	33 036 „ „ Dänemark,
„ Stettin	51 657 „	39 480 „ „ den Niederlanden,
„ Kiel	7 120 „	45 212 „ „ Schweden und Norwegen,
„ Altona	2 039 „	6 746 „ „ Belgien,
„ Hamburg	100 740 „	51 682 „ „ Grossbritannien,
„ Bremen	3 868 „	723 „ „ Russland,
		4 542 „ „ Frankreich,
		6 185 „ „ anderen fremden Ländern,
		269 „ „ Amerika,
		206 „ „ Afrika,
		34 „ „ Asien,
		4 „ „ Australien.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 681 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 695 vom 24 d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd in den von der Französischen Ostbahn durchschnittenen Departements Frankreichs (abgesandt am 26. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Im Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande kommen am 1. März d. J. 2 Kundmachungen zur allgemeinen Einführung und zwar:

Kundmachung 30, betreffend die betriebssichere Verladung von Fahrzeugen und Maschinen mit Rädern auf offenen Wagen, und

Kundmachung 31, über die Aufstellung und Einreichung der Kostenrechnungen für Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften in Sonderzügen oder Salonwagen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Ungarische Frachtentarif und der Deutsche Handelsvertrag.

Während in Oesterreich der Tarifstreit mit Ungarn beigelegt erscheint, wird Handelsminister v. Baross hierüber noch zu mehreren Interpellationsbeantwortungen im Ungarischen Abgeordnetenhause genöthigt. Den letzteren ist folgendes Wesentliche zu entnehmen: **Auf die Frage, ob der Oesterreichische Handelsminister nicht für den Fall, dass der für Güter Ungarischer Provenienz festgestellte Ausnahmetarif nicht auch auf die Weiterbeförderung Oesterreichischer Güter auf Ungarischen Bahnen angewendet werden würde, eine Unterbrechung der Verhandlungen mit Deutschland in Aussicht gestellt habe, sagt der Minister: Bloss im allgemeinen muss ich aufmerksam machen, dass es nicht opportun ist, Erklärungen über die einzelnen Phasen der im Zuge befindlichen Verhandlungen abzugeben. Gleichwohl beantworte ich in concreto diese Frage dahin, dass zwischen uns eine Vereinbarung zustande kam, dahingebend, dass wir die mit Deutschland im Zuge befindlichen wichtigen Verhandlungen durch das Aufwerfen interner Fragen weder unterbrechen noch erschweren werden. Auf den zweiten Punkt der Interpellation, ob thatsächlich zwischen dem Ungarischen und dem Oesterreichischen Handelsminister eine Vereinbarung zustande kam, wonach der Ausnahmetarif ganz oder theilweise auf die entsprechenden Oesterreichischen Industrieartikel ausgedehnt würde, antwortete der Minister mit Nein.**

Die Einnahmen der Verkehrsanstalten.

Langsam beginnt sich die Verkehrsthätigkeit der grossen Transportanstalten wieder zu heben, was auch in den zuletzt erschienenen Ausweisen zum Ausdruck kommt. Die Südbahn hatte in der letzten Betriebswoche ein Plus von rund 80 000 fl. zu verzeichnen, die Staatsbahn-Gesellschaft wies eine Mehreinnahme von rund 50 000 fl. aus, bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ergab sich in der ersten Februardekade ein Plus von etwa 21 000 fl. und auch die beiden Nordwestbahnlinien gehen wieder einer günstigeren Gestaltung ihrer Einnahmen entgegen. Die zunehmenden Verfrachtungen von Getreide und Mehl werden den Verkehr auch weiterhin mehren und die infolge der Amerikanischen Mac Kinley-Bill stark erhöhte Zuckerausfuhr steigert die Transportthätigkeit gleichfalls. Die Böhmischen Kohlenbahnen erfreuen sich einer fortgesetzten Steigerung ihrer Einnahmen, so dass die Herabsetzung der Kohlentarife auf den beiden Duxer Bahnen, welche übrigens nicht im Frühjahr, sondern erst im Laufe des Sommers erfolgen soll, die wachsende Ertragsfähigkeit der Linien in bescheidenem Maasse berühren wird. Auf dem Netze der Galizischen Carl Ludwigbahn erhält sich die günstige Verkehrskonjunktur; in der ersten Februardekade wurde auf sämmtlichen Linien eine ansehnliche Mehreinnahme erzielt. Die Strecke Krakau-Lemberg ergab ein Plus von 22 134 fl., auf den östlichen Linien wurden um 4 920 fl. mehr vereinnahmt.

Verbot der Anstellung von Ausländern beim Eisenbahndienste in Oesterreich.

Hierüber ist von der K. K. Generalinspektion folgender Erlass ausgegeben worden: Bei Durchsicht der seitens der Oesterreichischen und der gemeinsamen Privatunternehmungen vorgelegten Standesausweise für 1890 wurde die Wahrnehmung gemacht, dass einzelne Verwaltungen theils bei der Neuaufnahme von Personal, insbesondere von Hilfsbeamten, Dienern, Heizern, Bahnwächtern und dergleichen auf die Eigenschaft der Bewerber als Oesterreichische oder Ungarische Staatsangehörige kein Gewicht legen, theils aber die Erlangung der inländischen Staatsbürgerschaft durch ihre ausländischen Bediensteten mit um so geringerem Nachdruck betreiben, je länger diese letzteren in ihren Diensten stehen und je zufriedenstellender die Dienstleistung derselben überhaupt ist. Im Hinblick auf die auch den Verwaltungen bekannten diesbezüglichen Intentionen des hohen Ministeriums ist dieser Frage die grösste Aufmerksamkeit zuzuwenden und sind von nun an insbesondere im exekutiven Dienste keine Ausländer neu anzustellen, etwa dortseits aber im letzteren befindliche Ausländer entweder anzuweisen, innerhalb eines entsprechend, keinesfalls jedoch über Jahresdauer bemessenen Termines die Oesterreichische oder Ungarische Staatsbürgerschaft zu erwerben, oder dieselben vom exekutiven Dienste abzuziehen. (Aehnliche Verordnungen wurden nach den Kriegsjahren 1859 und 1866 erlassen, jedoch nie streng durchgeführt; aber die Oesterreichische Regierung musste endlich nur der ihr von auswärts aufgezwungenen Noth gehorchen, nicht dem eigenen Trieb, als sie später als alle anderen Staaten sich zu dieser Maassnahme entschloss, da besonders aus Serbien, Rumänien und Russland viele Oesterreichische Bahnbeamte entlassen wurden, für welche hier Platz geschaffen werden musste.)

Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Fürsten Starhemberg die Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung von der Haltestelle Neumarkt bei Kemmelbach an der Kaiserin Elisabethbahn bis zur Station Gmünd der Kaiser Franz Josefbahn, auf die Dauer eines Jahres, ferner dem Oekonomen Friedrich Müller eine gleiche Bewilligung für eine normalspurige Dampfstrassenbahn von Brüx nach Johnsdorf und von da direkt zurück nach Brüx, mit einer Abzweigung von Johnsdorf zum Anschlusse an die Hauptlinie bei Nieder-Georgenthal, auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Der Eisenbahnbau in Ungarn.

Während die Eisenbahnbauthätigkeit in Oesterreich fast vollkommen zum Stillstande gelangt ist, herrscht in Ungarn auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues noch immer reges Leben. Das Oesterreichische Eisenbahnnetz erhielt im Jahre 1890 einen Zuwachs von ungefähr 150 km, in Ungarn aber wurden 500 km neuer Bahnen fertiggestellt und dem Betriebe übergeben. Dazu wird im laufenden Jahre mindestens dieselbe Kilometerzahl hinzukommen; dies zeigt schon die folgende Zusammenstellung, welche das „Verordnungsblatt des Handelsministeriums“ veröffentlicht:

1. Die erstklassige Eisenbahn Mitrovitza - Vinkovce, welche von Mitrovitza, einer Station der Ungarischen Staatsbahnlinie India - Mitrovitza und zugleich Schifffahrtstation der Savelinie der Donau - Dampfschifffahrtgesellschaft, ausgeht und in Vinkovce die Verbindung mit den Ungarischen Staatsbahnlinien Grosswardein-Essegg-Villany und Vinkovce-Brcka herstellen wird. Diese Verbindungsbahn ist deshalb von wesentlicher Bedeutung, weil sie gegen Osten das Schlussglied der gegenwärtig in Sissek endenden sogenannten Grenzbahnen bildet und als solche vorläufig die relativ kürzeste Verbindung zwischen dem in Belgrad ausmündenden Theilnetze der Orientbahnen und den beiden Häfen von Fiume und Triest bedeutet. Die absolut kürzeste Verbindung zwischen dem Adriatischen und dem Schwarzen Meere wird seinerzeit durch die als westliches Schlussglied der Grenzbahnen projektirte Linie Karlstadt-Sissek hergestellt werden, durch deren Fortsetzung bis zur Oesterreichisch-Ungarischen Landesgrenze und weiterhin auf Oesterreichischem Gebiete bis Laibach eine Haupt-Approvisionirungslinie für die Konsumplätze der an Getreide armen Gebirgsländer des westlichen Mitteleuropa, insbesondere der Schweiz, geschaffen werden wird. 2. Die Linie Pressburg-Steinamanger als radiale Verbindung der nord- und südwestlichen grossen Ungarischen Betriebsnetze. 3. Die Haromszeker Bahnen, das sind die Linien Brasso-Kronstadt-Kezdi-Vasarhely, Brasso-Zernest und Brasso-Hoszufalu, als Ergänzung des Betriebsnetzes der Gesammtmonarchie im äussersten Südosten, welches voraussichtlich durch Vermittlung der Haromszeker Bahnen und möglicherweise selbst von Kezdi-Vasarhely aus einen der mehrorts geplanten Anschlüsse an das Rumänische Staatsbahnnetz finden wird. 4. Die Linie Ipolysag - Balassa - Gyarmat als Zwischenglied der sich jenseits des linken Donauufers successive verwirklichenden Mittelungarischen Transversalbahn. Diese Linie erhält Anschluss gegen Süden durch die projektirte Galgathalbahn, d. i. die in die Station Aszod der Linie Budapest-Gödöllö-Hatvan der Ungarischen Staatsbahnen einmündende und bereits konzessionirte Linie Aszod-Balassa-Gyarmat.

als integrirenden Theil des Lokalbahnnetzes der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche auch den Betrieb dieser Linie übernehmen wird. 5. Die Linie Debreczin-Füzes-Abony und deren Flügelbahn Ohat-Polgar. Diese die Komitate Hajdu und Heves, sowie von Debreczin aus die Linien Püspök-Ladany-Debreczin-Miskolcz, Debreczin-Kiralyhaza und Debreczin-Hajdu-Nanas-Büd-Szent-Mihaly der Ungarischen Staatsbahnen in der Station Füzes-Abony mit deren Linien Budapest-Hatvan-Miskolcz-Kaschau und Füzes-Abony-Erlau verbindende Linie bereichert die stabile Kommunikation zwischen den beiden Theissufern durch die Brücke bei Tisza-Füred. Die Flügelbahn Ohat-Polgar wird seinerzeit über Büd-Szent-Mihaly in der Station Nyiregyhaza Anschluss an die Linien Püspök-Debreczin-Miskolcz, Nyiregyhaza-Csap-Unghvar finden. 6. Die Marchtbalbahn, gebildet durch die Linie Theben-Neudorf-Szakolcya-Ungarisch-Mährische Landesgrenze nächst Sudomeritz und deren Flügelbahn Theben-Stampfen. Diese von der Station Theben-Neudorf der Linie Wien-Marchegg-Budapest der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft abzweigende Hauptlinie, welche, den Lauf der March verfolgend, somit an der äussersten Nordwestgrenze Ungarns, die Komitate Pressburg und Neutra unter einander verbindet, wird seinerzeit von der Endstation Sudomeritz-Petrau der im Betriebe der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft stehenden Linie Wessely a. M.-Sudomeritz-Petrau aus, die kürzere Verbindung zwischen der Ungarischen Hauptlinie der Gesellschaft Wien-Marchegg-Budapest und deren Linie Brünn-Vlarapass, sowie andererseits von Sudomeritz aus, durch die Linie Rohatetz-Strassnitz, die Verbindung zwischen dem nordwestlichen Ungarischen Eisenbahnnetze und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Rohatetz vermitteln, ferner von deren zukünftigen Station Szenicz aus, durch die projektirte Linie Szenicz-Leva in der Station Galgocz-Lipotvar, Verbindung mit der Linie Pressburg-Tyrnau-Galgocz-Lipotvar und in der Station Neutra mit der Linie Tot-Megyer-Nagy-Belicz, somit Anschluss an diese beiden Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft finden.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende 1890.

Während im Laufe der Monate November und Dezember die Strecke Grünburg-Agonitz der Steyrthalbahn (12,7 km) und das zweite Geleise in der Strecke Krakau-Dembica der Galizischen Carl Ludwigbahn (110,5 km) dem Verkehre übergeben worden sind, ist der Bau auf der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg nebst Abzweigung von Bierbaum nach Neudau (38,8 km), auf den Lokalbahnlinien Zauchtl-Bautsch (39,2 km) und Zauchtl-Fulnek (9,8 km) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann des zweiten Geleises in der Strecke Wilfleinsdorf-Bruck a. d. Leitha (2,5 km), der Linie Wien-Bruck a. d. Leitha der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, in Angriff genommen. Es stellte sich mit Ende des Jahres 1890 die Zahl der Eisenbahnbau-Kilometer auf 525,1 km, worunter sich 247,7 km befinden, welche sich auf die Legung des zweiten Geleises beziehen. (Galizische Carl Ludwigbahn 231,2 km, Buschtêhrader Eisenbahn 14 km, Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft 2,5 km). Der Vollendung entgegengereift sind (wie bereits seither gemeldet) die Linien Laibach-Stein, Innsbruck-Hall und die zweiten Geleisestrecken Falkenau-Dassnitz-Königsberg der Buschtêhrader Eisenbahn, Wilfleinsdorf-Bruck an der Leitha der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und Dembica-Przemysl der Galizischen Carl Ludwigbahn. — Beschäftigt waren beim Eisenbahnbaue 3 870 Mann.

Wiener Stadtbahn.

Das Handelsministerium hat den Oberbaurath Doppler von der Generalinspektion in Begleitung eines Ingenieurs der Generaldirektion der Staatsbahnen nach London entsendet, um die daselbst eröffnete elektrische Bahn eingehend zu besichtigen. Oberbaurath Doppler hat nun dem Handelsministerium über seine Wahrnehmungen berichtet. Es liegt nahe, dass die Entsendung dieses Funktionärs mit der Wiener Stadtbahnfrage im Zusammenhange steht, welche in nicht allzu ferner Zeit in ein aktuelleres Stadium treten dürfte.

Frachttarife für Wien.

Der Exportverein beschloss im Verein mit den betheiligten Körperschaften die nothwendigen Schritte einzuleiten, damit die hierher einmündenden Staats- und Privatbahnen Frachttarife für Wien aufstellen, welche den bereits bestehenden Begünstigungen für andere Relationen mindestens gleichkommen. Dieser Beschluss wurde mit dem Hinweise auf die statistischen Angaben des Jahrbuches der Stadt Wien für 1889 begründet. Hiernach wurden in dem genannten Jahre 33,2 Millionen Metercentner Waaren nach Wien eingeführt und 10,9 Millionen Metercentner von da ausgeführt; es entfallen sohin rund 22 Millionen Metercentner auf den Konsum Wiens, welches, abgesehen von seiner Wichtigkeit als Centralstelle des Oesterreichischen Handels, schon als Konsument zum mindesten die gleiche Berücksichtigung seitens der Transportanstalten wie andere Städte verdient, während im Gegentheile die nach Wien einlangenden, sowie die von hier ausgehenden Güter theurer verfrachtet werden müssen. Endlich sei zu berücksichtigen, welchen Aufschwung Budapest infolge der Frachtermässigungen auf allen Relationen dieser Stadt genommen und dass auch Wien eine gleiche Berücksichtigung verdiene.

Die Böhmischen Elbeumschlagsplätze im Jahre 1890.

Der diesfällige Verkehr hat sich sehr günstig gestaltet. Es sind diesbezüglich nur die grösseren Plätze, und zwar Aussig, Laube, Tetschen, Rosawitz und Schönpriesen ins Auge zu fassen, da der Umschlag in Leitmeritz, Lobositz, Raudnitz und Krzeschitz weniger ins Gewicht fällt. Es wurden in jenen 5 Plätzen 7 798 Schiffe mit 23 533 584 Metercentner verschiedener Güter ein- und 2 054 Schiffe mit 2 594 716 Metercentner ausgeladen.

Der Gesammtverkehr auf der Oesterreichischen Elbe betrug:

im Jahre	1888	auf 9 804	Schiffen	rund 47	Mill. Zollcentner
„ „	1889	„ 10 676	„	„ 44	„ „
„ „	1890	„ 10 917	„	„ 55¼	„ „

Das Bahnprojekt Reichenberg-Tannwald-Landesgrenze.

Das Projekt, dem industriereichen Bezirk von Reichenberg die kürzeste Eisenbahnverbindung mit Preussisch-Schlesien in der Richtung Warmbrunn-Hirschberg zu sichern, steht seit einem Vierteljahrhundert auf der Tagesordnung. Dank den jüngst im Auftrage der Vorkonzessionäre gemachten Studien ist es gelungen, eine Trasse zu ermitteln, die bei dem bestehenden Hochgebirgsterrain als eine relativ sehr günstige angesehen werden kann. Der Weiterbau von deren Endpunkte Neuwelt an der Landesgrenze bis Petersdorf, bis wohin die Preussische Regierung die Schlesische Bahn in diesem Jahre eröffnen lässt, hängt lediglich von Preussen ab, mit welchem Staate jetzt ohnehin ein Staatsvertrag abzuschliessen ist. Die Terrainbeschaffenheit ist bezüglich des Bahnbaues auf Preussischer Seite günstiger als diesseits. Die Konzessionäre, Lindheim & Comp. in Wien, haben bereits die Generalprojekte zur Anordnung der Trassenrevision der Regierung vorgelegt. Die Gesammtkosten der 18,7 km langen Bahnstrecke sind mit 3,5 Millionen Gulden veranschlagt.

Anwendung des Bremsknüttels beim Verschieben zur Nachtzeit.

Auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestand bisher die Vorschrift, dass der Gebrauch des Bremsknüttels beim Verschieben nur bei Tag und auch da nur dann zulässig war, wenn die zu passirenden Wege nicht mit Glatteis oder hohem Schnee bedeckt waren. Diese Bestimmung bot auf den Abrollanlagen in Floridsdorf, Prerau und Mährisch-Ostrau für den Verschubdienst ein grosses Erschwerniss, da dort alle jene Güterwagen, deren Inhalt durch den Stoss beim Auffahren auf die Bremsschuhe Schaden leiden könnten, ohne Rücksicht auf die Tageszeit mit dem Bremsknüttel zum Stillstande gebracht werden müssen, wenn nicht die Vortheile einer solchen Anlage illusorisch sein sollen. In Berücksichtigung dieses Umstandes wurde von der K. K. Generalinspektion, unter Vorbehalt des Widerrufes, gestattet, dass auf den bestehenden Abrollanlagen, sowie auf gut beleuchteten gewöhnlichen Bahnhöfen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn überhaupt die Benutzung des Bremsknüttels beim Verschieben gegen genaue Einhaltung folgender Bedingungen auch zur Nachtzeit stattfinden darf:

1. Die Anwendung des Bremsknüttels beim Verschieben ist zur Nachtzeit nur dann gestattet, wenn die Verschiebungen auf keine andere Art bewältigt werden können.

2. Alle Bedingungen und Vorschriften, welche für derartige Verschiebungen bei Tag vorgeschrieben sind, müssen zur Nachtzeit mit erhöhter Gewissenhaftigkeit beachtet werden.

3. Der Rayon, in welchem verschoben wird, muss derart beleuchtet sein, dass sowohl die maassgebenden Bestandtheile der abrollenden Wagen, als auch der von dem manipulirenden Verschieber einzuschlagende Weg, welcher von zufälligen Hindernissen freizuhalten ist, mit ausreichender Deutlichkeit gesehen werden können.

4. Zur Manipulation mit dem Bremsknüttel zur Nachtzeit darf nur ein ganz verlässliches und vollkommen gut geschultes Personal verwendet werden.

Um die Gefahr, welcher der Verschieber bei Benutzung des Bremsknüttels ausgesetzt ist, möglichst zu verringern, wird die Kaiser Ferdinands-Nordbahn nur Bremsknüttel von höchstens 1,6 m Länge anwenden lassen, damit die Verschieber die vorhandenen Hindernisse, als: Laternensäulen, Wechselständer usw., ohne selbe erst umgehen zu müssen, passiren können.

Das Projekt der Gailthalbahn.

In der diesbezüglichen Interessentenversammlung wurde folgende Resolution angenommen: „Die Interessentenversammlung anerkennt einstimmig die Nothwendigkeit und hervorragende Wichtigkeit einer Lokalbahn von Arnoldstein oder Thörl nach Hermagor mit einer bezw. Verlängerung durch das ganze Gailthal und ersieht in dem Zustandekommen dieser Lokalbahn die einzige Möglichkeit eines wirthschaftlichen Aufschwunges des Gail-, Gitsch- und Lesachthales, nachdem die gegenwärtigen, sehr schwierigen Verkehrsverhältnisse die Verwerthung vieler Produkte dieser Thäler ganz unmöglich machen. Gleichzeitig erkennt die Versammlung die von militärischen Autoritäten hervorgehobene hervorragende strategische Bedeutung dieser projektirten Bahnlinie einstimmig an."

Jahrbuch des Vereins reisender Kaufleute Oesterreich-Ungarns.

Dieses zugleich als Kalender vom genannten Vereine nunmehr im fünften Jahrgange herausgegebene Jahrbuch enthält eine tabellarische Zusammenstellung der Frachtentarife von Wien, Budapest und Prag nach sämmtlichen Städten der Monarchie und den wichtigen Relationen des Auslandes unter Zugrundelegung des neuen Tarifes. Weiter enthält das Jahrbuch u. a. einen Artikel über den Zonentarif auf den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Geheimrath Dr. Heinrich Ritter v. Wittek.

Dem genannten Sektionschef im K. K. Handelsministerium wurde diese Auszeichnung (mit dem Titel Excellenz) in Würdigung seiner grossen Verdienste um das Oesterreichische Eisenbahnwesen verliehen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Ungeachtet der eingangs erwähnten günstigen Einnahmen verblieben Eisenbahnwerthe doch still; es wirkte nämlich auf die Aktien die Befürchtung umfassender Tarifherabminderungen hemmend. So konnte Staatsbahn (243,75) ihren früheren Kurs nicht behaupten, während Nordbahn (2780) und Südbahn (162) gleich blieben; nur schwach stieg Galizische Carl Ludwigbahn (212), etwas mehr Nordwestbahn (216,75) und Elbethalbahn (222,75). Wegen der günstigen Januarausweise waren die übrigen Böhmischen Bahnen sehr gesucht, zunächst Prag-Duxer Eisenbahn (101,25) infolge von Berliner Kaufaufträgen und insbesondere Aussig-Teplitzer Eisenbahn (1560) über die Nachricht, dass die Leipziger Kreditanstalt in ihrer Bilanz für 1890 nicht weniger als 3 000 Stück Aktien dieser Bahn ausweist, die zum Kurse von 153,80 % eingestellt sind. Da der Tageskurs noch vor wenigen Tagen auf 465 % lautete, so berechnete sich schon der Gewinn der Leipziger Kreditanstalt an den Aussig-Teplitzer Eisenbahnaktien auf rund 5 600 000 *M.*, welcher infolge des seitherigen weiteren Steigens sich wieder erhöht hat.

Aus Russland.

Betriebsergebnisse der Russischen Eisenbahnen im Oktober und November 1890.

Es liegen uns die Publikationen des Ministeriums der Verkehrsanstalten vor, welche die Betriebsergebnisse des Russischen Eisenbahnnetzes für Oktober und November 1890 enthalten. Wir sind daher veranlasst, über beide Monate des abgelaufenen Jahres zusammen zu berichten. Die im Betriebe befindliche Anzahl Werst Eisenbahnen hat sich in der Berichtsperiode nicht verändert, es waren überhaupt im Betriebe 27056 Werst (ausschl. Eisenbahnen Finnlands 1716 Werst und Transkaspiens 1343 Werst). Von dieser Gesammtzahl befanden sich in der Verwaltung des Staates 8007 Werst und der Privatbahnen 19049 Werst.

Der Personenverkehr ergab nun die folgenden Resultate, es wurden befördert:

überhaupt im Oktober 3 247 749 (gegen 1889 3 449 263) Personen
November 3 015 018 („ „ 2 800 305) „
und zwar auf den Staatsbahnen
im Oktober 511 121 (gegen 1889 542 643) Personen
November 443 721 („ „ 420 677) „
auf den Privatbahnen
im Oktober 2 736 628 (gegen 1889 2 906 620) Personen
November 2 571 297 („ „ 2 379 628) „
sodass der Personenverkehr
im Oktober einen Rückgang um 201 514 Personen
dagegen im November eine Zunahme um 214 713 „
erfahren hat.

Im Güterverkehr gelangten zur Beförderung:

überhaupt im Oktober 331 657 374 (gegen 1889 329 684 285) Pud
November 300 827 884 („ „ 277 875 599) „
und zwar auf den Staatsbahnen
im Oktober 54 669 176 (gegen 1889 61 358 779) Pud
November 54 303 193 („ „ 59 214 598) „
auf den Privatbahnen
im Oktober 276 988 198 (gegen 1889 268 325 506) Pud
November 246 024 191 („ „ 218 160 996) „
es ergab somit der Güterverkehr im Vergleich zum Vorjahre
im Oktober ein Anwachsen um 1 973 089 Pud
November „ „ „ 22 951 790 „

Aus diesem Verkehr wurden vereinnahmt:

überhaupt im Oktober 25 906 093 (gegen 1889 25 778 965) Rubel
November 23 683 346 („ „ 21 646 049) „
und zwar von den Staatsbahnen
im Oktober 4 767 562 (gegen 1889 4 529 274) Rubel
November 4 537 304 („ „ 4 465 265) „
von den Privatbahnen
im Oktober 21 138 531 (gegen 1889 21 249 691) Rubel
November 19 146 042 („ „ 17 180 784) „
Hiernach stellte sich für den gesammten Verkehr im Vergleich zum Vorjahre
im Oktober eine Mehreinnahme von 127 128 Rubel
November „ „ „ 2 037 297 „ heraus.

Für die ganze Betriebsdauer 1890 bis Ende November stellten sich die Betriebsergebnisse für das gesammte Eisenbahnnetz wie folgt, es wurden befördert

Personen 36 999 435 (gegen 1889 35 675 880)
Güter 3 120 535 381 („ „ 3 090 869 214) Pud
und dafür zusammen vereinnahmt
249 646 853 (gegen 1889 246 661 674) Rubel
oder für 1 Werst Bahnlänge 9 372 („ „ 9 370) „

Anschliessend hieran weisen wir darauf hin, dass die Riga-Tuckumer Bahn (siehe Nr. 88 Jahrg. 1890 und Nr. 13 Jahrg. 1891 d. Ztg.) auch im November 1890 Rückschritte gemacht hat, indem 6 462 Personen und 99 336 Pud Güter weniger befördert und 2 916 Rubel weniger vereinnahmt worden sind als im November 1889.

Vorschriften, betr. Reinigung der zum Viehtransport benutzten Güterwagen.

Eine Cirkularvorschrift des Eisenbahndepartements vom 17. Januar d. J. bringt den Eisenbahnverwaltungen die früher schon erlassenen Vorschriften über die Reinigung der zum Viehtransport benutzten Güterwagen in Erinnerung und schärft denselben auf das eindringlichste die sorgsame Erfüllung ein (Reinigung der Wagen nach jedesmaligem Gebrauch vermittelst Dampf und siedendem Wasser, darauf folgende Desinfektion nicht nur der Wagen sondern auch der Ladebrücken, sowie besondere Achtsamkeit bezüglich der Reinhaltung der Viehplattformen auf den Stationen). Es wird hierbei darauf hingewiesen, dass Nachlässigkeiten in dieser Richtung leicht von schlimmen Folgen für den Russischen Viehexport werden können.

Es ist dieses Rundschreiben nur eine Maassnahme aus einer ganzen Reihe ähnlicher Verordnungen der anderen Ressorts, welche alle darauf hinzielen, den Export von Vieh, dem eben die Grenzen der Nachbarländer geöffnet worden sind, sicher zu stellen. Wenn das für die Dauer gelingt, so wird damit zweifellos der Russischen Landwirthschaft ein sehr grosser Dienst geleistet werden, indem die Fleischproduktion lohnend gemacht wird.

Vorschriften für das Walzen der Eisenbahnschienen.

Laut Verfügung des Eisenbahndepartements vom 19. Januar d. J. sind alle Schienen, welche für Russische Eisenbahnen gewalzt werden, entweder mit den Anfangsbuchstaben derjenigen Eisenbahn, für welche sie bestimmt sind, oder mit den Buchstaben „S. P. S." d. h. „Sapass" (Reserve) zu signiren. Der Zweck dieser Bestimmung besteht darin, dass der Fabrikinspektor, der die Fabrikation zu überwachen hat und der das Attestat darüber, dass die Schienen zu Eisenbahnzwecken verwendbar sind, ausstellt, sofern er einzelne Schienen nicht tauglich findet, durch Wegschlagen der vorbezeichneten Buchstaben dieselben als unbrauchbar kenntlich macht, falls nicht etwa die Fabrik es vorzieht, die fehlerhaften Schienen sofort in Gegenwart des Fabrikinspektors zu zerbrechen.

Der Getreidetransport auf den Russischen Eisenbahnen.

Das Verkehrsministerium wird in diesem Jahre seine besondere Aufmerksamkeit dem Getreidehandel zuwenden, zu dessen Förderung es bereits um Gewährung einer Reihe ausserordentlicher Kredite eingekommen ist. Der Getreidetransport auf den Eisenbahnen steht dabei im Vordergrunde der geplanten Neuerungen. Unter anderem trägt das Ministerium Sorge um Errichtung von Getreidespeichern auf den Stationen, zu welchem Zweck ein Darlehen im Betrage von 2 Millionen Rubel ausgefolgt werden soll. Der Nutzen solcher Stationsspeicher liegt auf der Hand. Das zur Weiterbeförderung angeführte Getreide wird unter Dach und Fach kommen und nicht mehr, wie bisher, durch oft wochenlanges Liegen unter

freiem Himmel dem Verderben ausgesetzt sein. Das gilt aber auch von anderen Waaren, die ebenso ungeschützt des Zeitpunktes harren müssen, bis an sie die Reihe der Beförderung kommt. Alljährlich im Herbst zur Zeit des lebhaften Exports, wird auf den Mangel von Getreidespeichern auf den Stationen hingewiesen und über den Verlust geklagt, der den Exporteuren aus dem Umstande erwächst, dass das angeführte Getreide nirgends untergebracht werden kann und, dem Regen preisgegeben, zu faulen beginnt, ehe an die Sendung die Reihe kommt, befördert zu werden. Zur Beseitigung dieses schlimmen Uebels war schon im Jahre 1883 den Eisenbahnen gestattet worden, eine Spezialabgabe von $^1/_5$ Kop. für das Pud des zum Transport bestimmten Getreides zu erheben, und im Jahre 1889 war das Recht der Erhebung dieser Abgabe bereits auf sämmtliche Bahnen ausgedehnt, allein für die Errichtung von Speichern geschah trotz der nicht unbedeutenden, für den Zweck doch bestimmten Abgabe nichts. Um nun den Bahnen einen neuen Anstoss zum endlichen Vorgehen in dieser Richtung zu geben, sollen die Bahnen Darlehen erhalten, zu deren Tilgung die $^1/_5$ Kopekenabgabe bestimmt ist.

Hoffentlich wird auf diesem Wege dem schreienden Bedürfnisse — endlich Vorsorge zum Schutze des wichtigsten Exportartikels und zugleich desjenigen Transportartikels, der den Ausschlag gibt bezüglich der Rentabilität der Bahnen, zu treffen — Abhilfe geschaffen werden. Man sollte glauben, dass in einem ackerbautreibenden Staate, dessen wirthschaftliche Lage nicht zum geringsten Theile von der Möglichkeit, sein Getreide gut absetzen zu können, abhängt, schon längst zum Schutze seiner Ernten alles geschehen ist, damit die Qualität desselben nicht leidet und trotzdem ist dies keineswegs der Fall, vielmehr mussten 20 Jahre ins Land gehen, bevor man sich entschloss, Maassregeln zu ergreifen, welche geeignet erscheinen, das Getreide vor den Unbilden des Wetters zu schützen. Es ist die Langsamkeit in dieser Angelegenheit um so schwerer lastend gewesen, als es ja bekannt ist, dass es durchaus nicht zu den Ausnahmen gehört, dass Getreide 2, 3 und noch mehr Monate auf den Stationen bis zu seiner Abfertigung zu lagern hat. Dass dabei die Qualität des Getreides nicht gewinnen, auch der Werth desselben sich nicht erhöhen konnte, liegt auf der Hand, vielmehr musste der Handel schwere Verluste tragen, ohne irgendwo dafür Entschädigung beanspruchen zu können.

Aus Italien.

Die Kosten öffentlicher Arbeiten.

Der „Monitore delle strade ferrate" bringt eine Zusammenstellung dieser Kosten für 7 Hauptländer Europas, die Rechnungsjahre 1882 und 1887/88 gegenüberstellend.*)

Es wurden in den einzelnen Staaten verausgabt:

	1882 L.	1887/88 L.	Unterschied L.
Deutsches Reich	328 324 045	384 718 585	+ 56 394 540
Frankreich	348 144 848	259 757 707	— 88 387 441
Grossbritannien	195 031 675	262 574 977	+ 67 543 302
Italien	120 629 334	136 257 590	+ 15 628 256
Oesterreich-Ungarn	118 407 310	146 786 436	+ 28 379 126
Russland	160 487 999	171 886 619	+ 11 398 620
Spanien	77 093 633	82 173 073	+ 5 079 440
zusammen	1 348 118 844	1 444 154 987	+ 96 035 843

Trotz der auffälligen Minderausgabe in Frankreich hat die Gesammtsumme sich wesentlich gesteigert, und ohne diese Verminderung würde die prozentuale Vermehrung statt jetzt 7,12 % auf 18,45 % zu beziffern sein.

Auf die Bevölkerungszahl bezogen würde auf jeden Einwohner entfallen: im Deutschen Reich 8,13 L., in Frankreich 6,79 L., Grossbritannien 7,01 L., Italien 4,50 L., Oesterreich-Ungarn 3,67 L., Russland 1,58 L., Spanien 4,73 L. und im Durchschnitt 4,52 L.

Für die einzelnen Zweige der als öffentliche Arbeiten zu betrachtenden Leistungen und Einrichtungen wurden in 1887 im ganzen wie nach Prozenten verwendet:

	L.	%
Allgemeine Wegebauten	213 512 704	14,79
Wasserbauten und Verbesserungen	150 885 052	10,45
Häfen und Leuchtthürme	83 673 854	5.79
Eisenbahnen (Ueberwachung)	7 894 590	0,43
Post- und Telegraphenwesen	855 559 677	59.26
Wettbewerbe und Verschiedenes	56 465 068	3,90
Oeffentliche Gebäude	14 677 706	1,10
Verwaltungskosten	61 865 897	4.28
zusammen	1 444 154 987	100,00

*) Für die Richtigkeit der Zahlen dem „Monitore" die Verantwortung überlassend, beschränken wir uns lediglich auf deren Wiedergabe, ohne weitere Betrachtungen daran zu knüpfen.

Zu bemerken ist, dass bei den Eisenbahnen lediglich die Ueberwachungskosten zum Vergleich gebracht sind, da für die Kosten des Bauens wie der Bahnerhaltung das bezügliche Verfahren in den einzelnen Staaten so verschiedenartig ist, dass eine vergleichende Zusammenstellung unmöglich war.

Nach Inhalt der fraglichen Zusammenstellung hatte das Post- und Telegraphenwesen, welches fast 60 % der gesammten Aufwendungen beanspruchte, eine Roheinnahme von 1 017 494 593 L. und einen Ueberschuss von 161 934 916 L. aufzuweisen; die grösste absolute Einnahme hatte England mit 70 151 091 L., aber auch die grösste relative Einnahme, während in Spanien ein Zuschuss erforderlich war. In Prozenten der Roheinnahme ausgedrückt beanspruchten die Ausgaben des Post- und Telegraphenwesens: in Grossbritannien 76,80 %, in Frankreich 81,67 %, in Oesterreich-Ungarn 85,52 %, in Italien 86 14 %, im Deutschen Reich 88,55 %, in Russland 91,49 %, dagegen in Spanien 102,16 %.

Hafen von Genua.

In dem umfangreichen statistischen Berichte der Handelskammer Genua über Handel und Schifffahrt im Jahre 1889 sind einige Angaben enthalten, welchen ein gewisser Werth für weitere Kreise beizumessen ist. Es ergab sich eine B e w e g u n g von 4 099 615 t Gut, d. h. gegen das Vorjahr mehr 1 019 828 t; von letzteren entfielen 445 943 t auf eingehende und 573 885 t auf ausgehende Waaren, in anderer Hinsicht 665 925 t auf den Binnenhandel, 353 903 t auf den V e r k e h r mit dem A u s l a n d e. Letzterer betrug insgesammt an Gut 2 596 475 t; von ebengenanntem Mehr waren 286 828 t im Eingang, 38 908 t im Ausgang, 25 217 t Durchgangsgut auf dem Landwege, 2 950 t ebensolches auf dem Seewege. Der W e r t h der Waaren des A u s l a n d s handels bezifferte sich auf 562 533 741 L. (gegen das Vorjahr mehr um 131 421 169 L.); an diesem Mehrwerth betheiligte sich die Einfuhr mit 99 246 433 L., die Ausfuhr mit 24 617 257 L. und die Durchfuhr zu Lande mit 8 279 385 L., während die Durchfuhr zu Wasser sich um 721 906 L. minder hoch bezifferte.

Ausser diesen Zahlen, welche die Grösse des Umschlages veranschaulichen, ist noch folgendes zu bemerken: Die allgemeine grössere Verkehrsmenge im Hafen hat naturgemäss auch eine höhere Lebhaftigkeit des E i s e n b a h n v e r k e h r s mit sich gebracht, welcher gegen das Vorjahr 1888 ein Mehr von 216 799 t aufwies. — Bezüglich solcher W a a r e n g a t t u n g e n, welche auffällige Unterschiede gegen die Gewichtsmengen des Vorjahres boten, werden genannt: 1. g e r e i n i g t e M i n e r a l ö l e, im ganzen gegen das Vorjahr etwas w e n i g e r, meist für die Schweiz über Luino bestimmt, grösstentheils aus den Vereinigten Staaten, dann aber auch aus Russland herstammend, wobei zu bemerken ist, dass das Petroleum allein von 76 000 Ctr. auf 110 000 Ctr. stieg und hiervon über 30 000 Ctr. in den öffentlichen Petroleumbecken gelagert wurden; 2. s c h w e r e M a s c h i n e n ö l e, aus Frankreich, England, Nordamerika und Russland stammend, von 9 100 auf 14 800 Ctr. gestiegen; 3. S t e i n k o h l e, durch Dampfer unter fremder Flagge eingeführt im Gewicht von 1 357 000 t, nimmt stetig zu, diesmal um 31 300 t gegen 1888; 4. R o h- und G u s s e i s e n: Roheisen aus England und Belgien erreichte mit 34 000 Ctr. nicht die Hälfte der vorjährigen Menge, grob bearbeitetes Eisen in Blechen, Stangen, Rohren, auch Rädern usw. aus England, Belgien und Deutschland stieg seit dem Vorjahre von 126 680 auf 218 400 Ctr., wobei der Zuwachs ausschliesslich auf Stab- und Bandeisen entfällt; Gusseisen, roh in Broden, 129 216 Ctr., sowie rohe Eisengusswaaren, 13 621 Ctr., beides ausschliesslich aus England, blieben hinter dem Vorjahre wesentlich zurück.

S c h i f f f a h r t. Der Hafen wurde von 8 094 beladenen Schiffen mit 5 139 601 t Laderaum und 4 508 leeren Schiffsgefässen von 1 458 850 t benutzt, gegen das Vorjahr mehr 943 Schiffe mit fast 600 000 t Raum, sowohl der Küstenschifffahrt wie dem Seeverkehr dienend; die erstere umfasste über zwei Drittel der Schiffsanzahl, während der internationale Seeverkehr einen um das anderthalbfache grösseren Tonnengehalt aufwies. Im Küstenverkehr entfiel 1 Dampfer auf 11 Segelschiffe, im Seeverkehr auf $3^1/_2$ Segler. Im Küstenverkehr fuhren fast alle Segelschiffe und die grössere Hälfte der Dampfer unter Italienischer, der Rest unter Englischer Flagge; im internationalen Seeverkehr deckte die Englische Flagge 1 993 000 t, die Italienische Landesflagge 1 518 000 t, die Französische 378 000 t, die Deutsche 372 000 t und die Holländische 293 000 t. Die Schiffslasten unter allen Flaggen mit Ausnahme der Französischen haben seit dem Vorjahre wesentlich zugenommen. — Der S c h i f f s b a u ist in der Anzahl um ein Drittel zurückgegangen, an Trageraum von 1 176 t auf 4 974 t gestiegen. — Die R e g e l u n g s a r b e i t e n am Hafen einschliesslich der Bassin- und Dockbauten, in 1876 gesetzlich geregelt, in 1877 begonnen und voraussichtlich in 1893 völlig beendet, werden auf insgesammt 70 Millionen Lire veranschlagt — An Z o l l g e f ä l l e n erhob das Amt zu Genua allein 82 721 304 L., alle

übrigen Zollämter des Landes zusammen 180 461 823 L. (in 1870 waren es 19 220 499 bezw. 54 001 768 L.).

Kanal Rom-Civitavecchia.

Der dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterbreitete Entwurf für diesen Abzweigungskanal wird gegenwärtig hinsichtlich der Schiffbarkeit, des strategischen und Handelsverkehrswerthes geprüft, und zwar durch einen vom Ministerium geprüften Ausschuss, zu welchem auch ein Vertreter der Gemeinde Rom hinzugezogen ist.

Luftbahn Avena.

Der Ingenieur Ad. Avena zu Neapel hat der dortigen Stadtverwaltung den Entwurf zu einer kühn und grossartig erdachten Verbindung zwischen Sa. Brigida und dem Vomero, dann bis zum Bahnhof der Seilbahn auf den Korso Viktor Emanuel mit dem Antrage auf Konzession zum Bau und Betriebe vorgelegt. Das Hauptstück bildet ein hoher Thurm auf der Galerie Umberto I (Sa. Brigida), sowohl mit Aufzug wie mit Wendeltreppen versehen, von dessen oberem Theile aus das Luftbahnsystem hinüberführen soll; unterhalb desselben soll ausserdem eine hohe Brücke mit doppelter Bahn zu getrennter Benutzung, unten für Fuhrwerk, oben für Fussgänger, hergestellt werden.

Königlicher Hofzug.

Die Südbahn-Gesellschaft hat einen in Nürnberg erbauten und im ganzen aus 5 Personen- sowie einem Gepäckwagen bestehenden Königlichen Sonderzug angeschafft, dessen Einrichtung und bei vornehmer Einfachheit glänzende und geschmackvolle Ausstattung sehr gerühmt wird. Die beiden Wagen für die Königin bezw. den König sind insofern gleichmässig angeordnet, als jeder einen Salon, ein Schlafzimmer und vier kleine Abtheile für Damen bezw. Herren des Gefolges enthält, doch ist die Ausstattung eine ganz verschiedenartige. Der dritte Wagen enthält einen Speisesalon für 18 Personen sowie 4 Räume für Gefolge, der vierte Wagen umfasst Küche, Anrichteraum, Vorrathskammer und Verschläge für Dienstpersonal. Der fünfte Personenwagen, für den Kronprinzen bestimmt, hatte nicht mit den anderen gleichzeitig fertiggestellt werden können und folgt nach; der Gepäckwagen ist bequem und handlich eingerichtet. Alle Wagen laufen auf 4 Achsen, von denen 2 und 2 in einem Untergestell vereinigt sind, werden mit Fettgas erleuchtet, haben Dampfheizung und elektrische Klingeln; auf allen Wagen ist das Wappen des Hauses Savoyen und die Königskrone mehrfach angebracht. Die Wagen sind durch geschmackvolle Brücken, durch Seitenwände und Dach geschützt, unter einander verbunden; bei geöffneten Thüren sieht man durch den ganzen Zug, wie durch eine Flucht von Zimmern. St.

Aus Nordamerika.

Westlicher Eisenbahnverein.

In den Vereinigten Staaten, dem Lande der wüthenden Tarifkriege, ist am 1. Januar d. J. unter dem Namen: „Westlicher Eisenbahnverein“ (Western Railway Association) ein Unternehmen ins Leben getreten, dessen Wirkungsgebiet etwa 110 000 km Eisenbahnen umfasst und das — seine Dauer vorausgesetzt — berufen erscheint, dem Nordamerikanischen Eisenbahnwesen ein neues Aussehen zu geben. Zweck dieses Vereines ist es, dem durch die Gesetzgebung begünstigten Wettbewerb unter den Eisenbahngesellschaften ein Ende zu machen.

Die gegenwärtige Lage des Eisenbahnwesens, welche diesen Versuch zur Abhilfe veranlasst hat, kennzeichnet Aldace Walker, ehemaliger Vorsitzender des Bundes-Eisenbahnvereins (Inter State Railway Association), welcher von den Gründern des neuen Vereins zu einem Gutachten aufgefordert wurde, in folgender Weise: Obgleich die gegenwärtige gesetzgeberische Stellung des Kongresses und der Einzelstaaten schädlich und ungerecht ist, so ist dies doch nicht allein der Grund für die Schwierigkeiten, in denen die Eisenbahnen stecken, und es ist nicht unmöglich, die jetzige Lage wesentlich zu verbessern. Die Ursache allen Uebels ist der Wettbewerb; in jedem Gewerbe besteht zwischen dem Erzeuger und Verbraucher ein Interessenstreit. Die Bevölkerung, welche die Eisenbahnbeförderung kauft, wünscht natürlich zwischen den Beförderern, die sie verkaufen, den Wettbewerb anzuregen; aber wie in andern Gewerben haben sich die Nebenbuhler bis zu dem Maasse erhitzt und erbittert, dass der Wettkampf mit einem allgemeinen Unglück endigte. So wie der Wettbewerb jetzt zwischen den Beförderungsanstalten besteht, ist das nur der Krieg und diese Lage missfällt der unüberlegten Bevölkerung nicht; davon muss man ausgehen und daraus folgt nothgedrungen, dass die Eisenbahnen das Spiel ihrer Gegner gespielt haben und noch spielen.

Durch die gegenseitige Bekämpfung haben sich die verschiedenen Bahnen zu Grunde gerichtet. Die Vertreter der Landwirthschaft haben gar nicht nöthig, eine angreifende Stellung einzunehmen; alles, was sie zu thun haben, beschränkt sich darauf, die Fortschritte des Kampfes der Eisenbahnen gegeneinander zu überwachen. Während der letzten 15 Jahre hat sich etwa ein Drittel der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten einer Neubildung unterziehen müssen oder aufgelöst; eine Linie nach der andern macht einen Schritt vorwärts und ein Theil ihres Kapitals verschwindet. Um aber diesen zum Selbstmord führenden Vorgängen Einhalt zu thun, muss man zu grundlegenden Aenderungen greifen.

Die Eisenbahnen stellen an gewissen Vereinigungspunkten nach einem bestimmten Verfahren ihre Vertreter einander entgegen, damit diese die sogenannten Wettbewerbstarife erstellen; etwa 90 % der auf Grund der Vorschriften der jetzigen Vereinigung erfolgten Tarifänderungen werden Ermässigungen sein. Ein anderer Vorgang spielt sich nicht so offen nach den Geboten der Vereinigung ab; das angebliche Bestehen von geheimen Unterbietungen dient nämlich oft als Vorwand zur Einführung neuer Tarife. Im Personenverkehr hat sich ein Gebrauch eingebürgert, vermittelst der Fahrkartenverkäufer, die für alle Verkehrsverbindungen reichlich ausgestattet sind, die Tarife unbegrenzt herabzusetzen; dies gibt Gelegenheit zu zahlreichen Missbräuchen und Begünstigungen, die unter der Form von Ausflugskarten und besonderen Abmachungen jeder Art eine Vernachlässigung des Gewinns verursachen; auch durch Gewährung entsprechender Zugeständnisse vollzieht sich die Tarifermässigung. Alles dies aber wird durch die Abmachungen der gegenwärtigen Vereinigung anerkannt und sogar begünstigt.

Im Güterverkehr klagt man über die Verfrachter, die man zu Herren des Marktes hat werden lassen, über Kämpfe zwischen den hunderte von Meilen entfernten Vertretern, die — wie man sagt — den Verkehr grosser Städte zur Versteigerung bringen, über Linien, wo die Erleichterungen in unvernünftigen Verhältnissen bewilligt werden, über Sonderverträge auf lange Zeit, über Uebernahme von Vermittelungsgeschäften, über Frachtbefreiungen und andere Maassnahmen zur Beeinflussung des Verkehrs. Die Verfrachter haben gelernt, mit den Eisenbahnvertretern zu spielen, indem sie diese einander gegenüberstellen und durch List Zugeständnisse erlangen, die sie als ungesetzlich kennen. Die Reisenden gehen auf der Strasse auf die Suche nach Fahrkarten aus, die meistbietend verkauft und nach Orten, wo der gesetzliche Tarif auf allen Netzen gleich ist, gültig sind.

Dieser Wettbewerb ist Narrheit; denn diese rohen und sorglosen Formen, den Verkehr zu erfassen, liegen gar nicht im Interesse der Bevölkerung und sind zugleich verderblich für die Eisenbahnen. Gemeinhin wird als Grund angegeben, dass die schwachen Gesellschaften zu solchen unrechtmässigen Ausflüchten verleitet werden, um einen Theil des Verkehrs zu bewahren; wenn aber die mächtigen Gesellschaften dahinter kommen und durch gleiche oder ähnliche Mittel zu derselben Auskunft greifen oder wenn sie ihre Tarife offen ermässigen, so müssen die kleinen Gesellschaften unterliegen. Ebenso bezahlen im Falle von Fahrgelderstattungen an die Reisenden alle Linien die gleiche Summe; jede Linie beeinträchtigt ihren Reinertrag, keine gewinnt und alle verlieren dabei. Wenn eine kleine Gesellschaft damit beginnt, den Verkehr zu bezahlen, so gewinnt sie dadurch selten bei der Schlussrechnung; die Ausgleichung wird bald auf diese oder jene Weise wiederhergestellt und der Antheilhaber bezahlt die Fracht.

Aus alledem müssten die Direktoren der Gesellschaften erkennen, dass die Interessen der Eisenbahnen im wesentlichen gleichmässig sind, und dementsprechend handeln; dies kann der Aufmerksamkeit der Präsidenten unmöglich entgehen, und es wird keiner von ihnen behaupten wollen, dass auch nur eine der zwischen Chicago und den Felsengebirgen gelegenen Bahnen, bei dem durch gerechte und feste Tarife hergestellten natürlichen Lauf des Verkehrs, einen geringeren Reinertrag als bei einer Kampfpolitik erzielen würde.

Die Gelegenheit, um Frieden zu schliessen, bietet sich, die weisse Fahne ist aufgezogen; aber um einen dauerhaften Frieden zu haben, bedarf man Bürgschaften für die Zukunft. Es ist Mode geworden, auf die ersten Monate des Bestehens des Bundes-Eisenbahnvereins als eine Zeit verhältnissmässig glücklicher Verwaltung für die Bahnen des Westens hinzuweisen. Es war eine Zeit bewaffneter Neutralität; jede der Bahnen bewahrte ihre Kräfte, bis an die Zähne bewaffnet und völlig gerüstet, zum Kampfe auf. Jetzt muss man nothwendig einen neuen Vertrag, der sich auf die Entwaffnung wird gründen müssen, schliessen; die Bahnen müssen ihr öffentliches und geheimes Verfahren zur Tarifherabdrückung aufgeben, da beide Mittel gleich verderbliche Folgen haben.

Zur Beseitigung der Missstände schlägt Walker vor, dass der zu bildende Verein ein Tarifbüreau, welches von Amtswegen oder auf Antrag über die Erstellung und Veröffentlichung aller

Tarife zu befinden befugt sein soll, sowie ein Verkehrsbüreau, welches den Abschluss aller Verkehrsverträge zu überwachen hat, schaffen solle.

Ein anderer hervorragender Fachmann, Chauncey Depew, Vorsitzender der Newyork Centralbahn von dem Vanderbilt-Netze, hat sich über die schwebenden Schwierigkeiten etwa folgendermaassen ausgesprochen: Es wäre eine schöne Sache für die Wettbewerbslinien, wenn sie sich entschliessen könnten, an einem Orte für alle zusammen nur einen Vertreter anstatt für jede Bahn einen besonderen zu halten; ein solches Abkommen würde zwei Drittel der vorhandenen Schwierigkeiten beseitigen. In der gegenwärtigen Lage kann ein Platzvertreter, der ermächtigt ist nach eigenem Ermessen von den gewöhnlichen Tarifen abzugehen, den Eindruck gewinnen, dass ihm ein Kunde verloren geht, und ermässigt — von diesem Gedanken eingenommen — seine Preise. Von dieser Leichtigkeit, besondere Tarife zu erstellen, ziehen die Verfrachter Vortheil, indem sie von einem zum andern Vertreter gehen und ihm den niedrigeren Preis, zu dem sie ihre Waare auf der „andern Linie" befördern können, mittheilen. Es hat Fälle gegeben, wo die Versender falsche Preise, die angeblich von einer bestimmten Linie angewendet würden, angegeben haben, um den Vertreter einer andern Linie zur Ermässigung seiner Tarife zu verleiten; der Vertreter Nr. 2 in der Meinung, dass sein Nebenbuhler seine Preise ermässigt, beeilt sich, einen niedrigeren Tarif als den vom Versender angegebenen vorzuschlagen, aber der Vertreter Nr. 1, der bald von der von seinem Nebenbuhler bewilligten Ermässigung unterrichtet wird, setzt seinerseits einen niedrigeren Preis als jener fest, und so beginnt ein kostspieliger und entsittlichender Tarifkrieg. Ein solches Verfahren ist schlimm für die Eisenbahnen und für die Bevölkerung; die Eisenbahnen mögen gleichmässige und feststehende Tarifsätze annehmen und sie aufrecht erhalten, als wenn es sich um das Postporto handelte. Jedermann wird zufrieden sein und der Verkehr sich auf befriedigender Grundlage abspielen.

Einen schlagenden Beweis für die von Depew aufgestellten Behauptungen liefert ein von der Zeitschrift „Railway Age" mitgetheilter Einzelfall. Eine Gesellschaft von 203 Personen wollte sich von Chicago nach Dayton in Ohio begeben; der volle Tarif für diese 266 Meilen umfassende Rundreise beträgt 16 D. Drei der betheiligten Eisenbahngesellschaften einigten sich über einen Preis von 6,35 D., den sie verlangen wollten; die Eriebahn dagegen bot einen Sonderzug und verlangte nur 5 D., die Mononbahn endlich ging sogar bis auf 2 D. herunter.

Um für alle diese Uebelstände Abhilfe zu schaffen, traten auf Einladung von Pierrepont Morgan die Vertreter fast aller westlich von Saint Louis und Chicago bis zur Küste des Stillen Ozeans gelegenen Bahnen am 15. Dezember 1890 in Newyork zusammen. 16 Verwaltungen mit einem Gesammtnetz von 67 014 Meilen waren vertreten, und zwar die Atchison, Topeka und Santa Fé Bahn (9 248 Meilen), Chicago, Burlington und Quincy Bahn (6 280 Meilen), Chicago, Milwaukee und St. Paul Bahn (6 134 Meilen), Chicago, Rock Island und Pacific Bahn (3 354 Meilen), Chicago, St. Paul und Kansas City Bahn (863 Meilen), Chicago und North-Western Bahn (7 039 Meilen), Denver und Rio Grande Bahn (1 551 Meilen), Great Northern Bahn (3 301 Meilen), Illinois Centralbahn (2 875 Meilen), Jowa Centralbahn (535 Meilen), Missouri Pacific Bahn (5 239 Meilen), Northern Pacific Bahn (5 059 Meilen), Rio Grande Western Bahn (386 Meilen), Southern Pacific Bahn (6 052 Meilen), Union Pacific Bahn (7 178 Meilen) und die Wabash Bahn (1 920 Meilen). Nicht vertreten waren die Missouri, Kansas und Texas Bahn (1 776 Meilen), die Kansas City, Fort Scott und Memphis Bahn (1 028 Meilen) uud die Chicago und Alton Bahn (849 Meilen); die letztgenannte hat indessen erklärt, dass sie sich vorbehalte, später den Beschlüssen der Versammlung beizutreten.

Gemäss dem Beschluss der Versammlung ist am 1. Januar d. J. unter dem Namen „Westlicher Eisenbahnverein" eine Vereinigung der Vorsitzenden der betheiligten Eisenbahngesellschaften ins Leben getreten, welche folgende Zwecke verfolgt: 1. vernünftige, gleichförmige, feststehende und für die Bevölkerung gerechte Tarife zu erstellen und aufrechtzuerhalten, wobei ein gewisses Maass von Nutzen für die Beförderung verbleiben muss; 2. jeder Bahn den angemessenen Verkehrsantheil, auf den sie naturgemäss Anrecht hat, zu sichern; 3. unnütze und kostspielige Verkehrsablenkungen zu verhindern; 4. neue Ersparnisse und neue Maassnahmen zur Anziehung, Behandlung, Beförderung, Austausch usw. des Personen- und Güterverkehrs einzuführen, um die Bequemlichkeiten und Vortheile für die Kunden zu vermehren, sowie um vernünftige Ausgleichungen für die Gesellschaften selbst zu erlangen.

Der Verein wird durch einen von mehreren Beisitzern unterstützten Kommissar, der ebenso wie die Beisitzer mit $^2/_3$ Mehrheit gewählt wird, geleitet; er erstellt die durchgehenden Tarife, regelt den Verkehr, der zu Wettbewerb Anlass geben kann und überwacht alle Vertreter, sowie alle vom Verkehre eingeschlagenen Linien. Etwaige Streitfälle werden durch ein eingesetztes Schiedsgericht entschieden. Die Tarife werden nicht erhöht, sondern die unnützen Büreaus geschlossen und eine grosse Anzahl Verkehrsvermittler verabschiedet; die im geheimen bewilligten Frachtnachlässe zum Vortheil der Versender werden aufgehoben und der Verkehr nach gemeinsamer Uebereinkunft angemessen unter die Bewerber vertheilt. Nur der Vorsitzende und ein Direktor jedes Netzes werden ermächtigt, im Namen der Gesellschaft bezüglich Annahme der Tarife, sowie des Mittels ihrer Aufrechterhaltung Anordnungen zu treffen und so die Tarife den Händen der ausführenden Unterbeamten entrissen. Auf diese Weise hofft man die gegenwärtig dem Wettbewerb gewidmeten Beträge zu ersparen und die Tarife aufrechtzuerhalten. Zur Ausübung der Tarif- und anderen Rechte ist ein Ausschuss eingesetzt, dessen Beschlüsse nur bei $^4/_5$ Mehrheit gültig werden. Dieses Abkommen gilt wenigstens bis zum 1. Juli d. J., die Mitglieder können nur nach vorangegangener 90tägiger Kündigung davon zurücktreten.

Norfolk und Westbahn.

Die Norfolk and Western Railroad Company hat im Februar 1890 die 131 Meilen lange Scioto Valley and New-England-Eisenbahn, welche die Ohio-Zweigbahn mit der Stadt Columbus in Ohio verbindet, gegen Uebergabe von 3 000 000 £ ihrer Vorzugs-Antheilscheine erworben. Ausserdem kaufte die Norfolk und Westbahn im August 1890 für 4 500 000 £ Vorzugs-Antheilscheine die 247 Meilen lange Shenandoah-Eisenbahn, die künftig unter dem Namen „Maryland and Washington Division" betrieben werden wird. Die letztgenannte Bahn verbindet Station Roancke (Virginien) der Norfolk und Westbahn mit Station Hagerstown (Maryland) der Cumberland Valley-Eisenbahn, die ihrerseits wieder mit der Pennsylvaniabahn in Verbindung steht, und wird durch eine im Bau begriffene Zweigbahn in Washington eingeführt werden.

Die Neger im Eisenbahndienst.

Ein Ausschuss des Eisenbahnbeamtenbundes hat jüngst den Oberbeamten der Houston und Texas Centralbahn eine Denkschrift überreicht, in der u. a. folgendes gesagt ist: Die Thatsache, dass die Gesellschaft Neger beschäftigt, ist für eine grosse Anzahl der ausgezeichnetsten Mitglieder des Bundes die Veranlassung zur Aufgabe des Dienstes geworden. Die Angestellten werden gezwungen, mit den Negern in zu weitem Umfange umzugehen, was sie unter Berücksichtigung dessen, dass ein solcher Umgang durchaus ihrer Einrichtung und ihrem Geschmack zuwider ist, als eine Ungerechtigkeit betrachten; sie verlangen daher die Entlassung der Neger.

In den betheiligten Kreisen ist man der Ansicht, dass sich hier eine wichtige Frage entspinnt.

Belastung der Newyorker Hochbahnen.

Die von der Manhattan Railway Company betriebenen Newyorker Hochbahnen bestehen aus der Linie der 2. Avenue, der Hauptlinie und den Zweigbahnen der 3. Avenue, der Hauptlinie nebst Zweigbahnen der 6. Avenue sowie der Linie der 9. Avenue (zusammen 34 Meilen). Der Oberbeamte Fransioli der Manhattan-Eisenbahngesellschaft hat es unternommen, die Belastung dieser Hochbahnen in dem am 30. September 1889 beendeten Betriebsjahr festzustellen; unter Zugrundelegung eines Durchschnittsgewichts der Lokomotiven von 40 590 Pfd. und eines Durchschnittsgewichts der leeren Wagen von 28 500 Pfd. kommt er zu dem Ergebniss, dass im Laufe des Jahres an Lokomotiven eine Gesammtlast von 28 107 641 t, an Wagen eine solche von 65 658 583 t, zusammen also 93 766 224 t auf den Hochbahnen verkehrt hat. Unter Annahme eines Durchschnittsgewichts der beförderten Personen von 140 Pfd. ergibt sich deren Gesammtgewicht mit 12 564 821 t, so dass die Hochbahnen im Laufe des Jahres mit 106 331 045 t oder täglich mit 291 318 t belastet waren.

Die Zahl der zurückgelegten Lokomotivmeilen betrug im Laufe des Jahres 8 395 028,54, die der Wagenmeilen 32 209 510,62.

Ausdehnung des Bundesverkehrsgesetzes auf die Kanadischen Bahnen.

Theodor Burton hat vorgeschlagen, die Kanadischen Bahnen zu verpflichten, sich dem Bundesverkehrsgesetze der Vereinigten Staaten zu unterwerfen, und zu diesem Zwecke der Abgeordnetenkammer einen Gesetzentwurf unterbreitet, nach dem keine Kanadische Bahn Geschäfte in den Vereinigten Staaten machen kann, sofern sie sich nicht verpflichtet, sich den Bestimmungen des Bundesverkehrsgesetzes anzupassen; der Entwurf bestimmt auch, dass solche Bahn einen in den Vereinigten Staaten ansässigen Beamten, dem gesetzliche Maassnahmen kundgegeben werden können, haben müsse. Ausserdem will der Entwurf, dass das Bundesverkehrsamt eine Aufsicht über die Kanadischen Bahnen ausüben soll und ihnen im Falle der Verletzung des Bundesverkehrsgesetzes zeitweilig die

Ermächtigung, Geschäfte in den Vereinigten Staaten zu machen, entziehen kann, und zwar bei einer ersten Verletzung auf 3 Monat, bei einer zweiten auf 6 Monat und bei fortgesetzter Verletzung auf immer.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der am 10. Februar d. J. unter dem Vorsitze des Herrn Geh. Ober-Regierungsrath Streckert tagenden Versammlung sprach der Ministerialrath und Direktor der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen Herr Schober aus Budapest über den Ungarischen Zonentarif und dessen Ergebnisse.*) Der Vortragende erörterte die Gründe, welche seiner Zeit zu einer Aenderung des Personentarifs führten, besprach sodann die Ausführung der Tarifreform und gab schliesslich die Ergebnisse des Zonentarifs an, welche ausserordentlich befriedigt haben. Bei den Ungarischen Staatsbahnen war ein Stillstand in der Entwickelung des Personenverkehrs eingetreten, seit 1885 sogar ein Rückgang. Rückfahrtkarten, Abonnementskarten änderten daran nichts. Es fuhren dadurch zwar mehr Leute, aber die Einnahmen blieben dieselben. Der Verkehr war für das Jahr und Bahnkilometer 70 000 Reisende gegen 250 000 in Preussen, die Einnahme aus dem Personenverkehr 3 000 *M.* gegen 8 400 *M.* in Preussen. Der Tarif war hoch, zumal eine 20 % Abgabe auf den Fahrkartenpreisen ruht; er war um 30 % höher als in Preussen. Die Einnahmen machten 8,6 Millionen Gulden aus bei 5 Millionen Reisenden. Der Nachbarverkehr, d. i. der in der Bannmeile grosser Städte, war auffallend gering, ähnlich war es mit den Reisen auf grosse Entfernungen. Diese Verhältnisse drängten zu einer Aenderung und der Handelsminister von Baross entschied sich, den Zonentarif, welcher am 1. August 1889 in Kraft trat, einzuführen. Der Entwurf des neuen Tarifes war so bemessen, dass, wenn ungeachtet der billigeren Fahrpreise keine Vermehrung der Zahl der Reisenden eintreten würde, der Einnahmeausfall 2 Millionen Gulden ausmachen musste. Der Einnahmeausfall war nur durch eine 25 % ausmachende Verkehrszunahme zu decken, mit Sicherheit konnten aber die Sachverständigen nur eine Steigerung von 15 % in Aussicht stellen, so dass immerhin ein Einnahmeausfall von 700 000 fl. in Betracht zu ziehen war. Der neue Tarif kennt 14 Zonen. Die erste ist 25 km, die zehn folgenden sind je 15 km lang. Die letzte — 14. — Zone beginnt bei 225 km und reicht bis zu der Grenze des Bahngebietes. Eine IV. Wagenklasse gibt es in Ungarn nicht. Die Preise der drei Wagenklassen stellen sich wie 1 : 1, 6 : 2. Die Personenzug-Fahrpreise sind 20 % niedriger als die der Eilzüge. Rückfahrkarten, Gepäckfreiheit bestehen nicht. Die III. Wagenklasse hat bei den schnellfahrenden Zügen nur kurze Zeit bestanden, sie ist inzwischen eingezogen. Die durch den Zonentarif gebotenen Ermässigungen der Preise sind erheblich. Sie betragen in der 1. Zone 55 %, in der 2. Zone 68 %, in der 14. Zone bei 224 bis 1 000 km Länge 37 bis 85 %. Das Billetwesen ist wesentlich vereinfacht. Sehr bequem für die Verwaltung ist ferner die Gepäckabfertigung. Auf die Einzelheiten können wir hier leider nicht eingehen, wollen nur erwähnen, dass die Billetsorten einer grossen Station sich nach Einführung des Zonentarifs der Zahl nach auf ein Viertel ermässigt haben. Budapest, wo von jeher der Verkehr eine naturgemässe Unterbrechung gefunden hat, ist „Tarifschnittpunkt" geworden, d. h. also, im Durchgangsverkehr muss dort eine neue Fahrkarte gelöst werden. Das ist gewissermaassen eine Steuer, welche von den Fremden erhoben wird. Der Eingeborene wird davon nicht betroffen. Die Ergebnisse des neuen Tarifs waren überraschend. Vergleicht man das erste Jahr des Zonentarifs mit dem vorhergehenden, so findet man, dass die Zahl der Reisenden von 5 Millionen auf 13 Millionen gestiegen ist und dass die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr eine Zunahme von 2 Millionen Gulden aufweisen. Die fünf ersten Monate des zweiten Zonenjahres (1. August bis 31. Dezember 1890) geben ein Mehr von 550 000 fl. gegen die gleiche Zeit des vorhergehenden Zonenjahres, so dass im zweiten Jahre muthmaasslich die Gesammt-Mehreinnahme gegen das letzte Jahr vor Einführung des Zonentarifes 3 Millionen Gulden ausmachen wird. Bei den Mehreinnahmen sind im wesentlichen der Nahverkehr und der der 14. Zone betheiligt. Die Betriebsausgaben sind nicht erheblich gestiegen. Das zweite Zonenjahr wird eine Mehrausgabe für 1 Million Zugkilometer mit rund 800 000 fl. bedingen. Der Ueberschuss beträgt demnach immer noch über 2 Millionen Gulden. Dem Handelsminister von Baross und seinen sachverständigen Berathern gebührt das Verdienst, dem Gedanken des Zonentarifs eine greifbare, praktische Gestaltung gegeben zu haben.

*) Wir behalten uns vor, den Vortrag, aus welchem wir nachstehend einen Auszug geben, demnächst vollständig zum Abdruck zu bringen. Die Red.

Als Mitglieder des Vereins wurden aufgenommen die Herren Eisenbahndirektor Garbe in Berlin und Eisenbahn-Bauinspektor Schubert in Sorau.

Entscheidungen des Reichs-Versicherungsamtes.

v. O. **Auf Ansprüche aus an sich dauernder Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit findet stets das Rechtsmittel des Rekurses Anwendung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Durch § 63 Abs. 1 in Verbindung mit § 57 Abs. 1 Nr. 1 des Unfallversicherungsgesetzes wird das Rechtsmittel des Rekurses nur für Ansprüche aus an sich vorübergehenden Beeinträchtigungen der Erwerbsfähigkeit ausgeschlossen, dagegen nicht für Ansprüche aus an sich dauernder Beeinträchtigung, welche nur aus zufälligen Gründen für begrenzte und bereits abgelaufene Zeiträume verfolgt werden. Fälle der letzteren Art liegen z. B. vor, wenn von den Erben verstorbener Verletzter die dem Verstorbenen erwachsenen Rentenansprüche geltend gemacht werden oder wenn ein Verletzter Ansprüche auf Erhöhung seiner Rente wegen einer — inzwischen bereits wieder vorübergegangenen — zeitweiligen Verschlimmerung verfolgt."

(Entsch. des Reichs-Versicherungsamtes vom 28. April 1890; Amtl. Nachr. Bd. IV S. 487.)

Bücherschau.

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Band X. Betriebsjahr 1889/90. Preis 16 *M.*

Uebersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik nebst erläuternden Bemerkungen und graphischen Darstellungen, bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Band IX. Betriebsjahr 1889/90. Preis 3 *M.*

Wenige Wochen nach Jahresbeginn sind bereits die inhaltreichen Uebersichtswerke, welche das Reichs-Eisenbahnamt über jedes Betriebsjahr der Deutschen Eisenbahnen herausgiebt, von neuem erschienen (bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung in Berlin, Kochstrasse 68—70). Der X. Band der grossen „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen" enthält in 35 Tabellen die Fortsetzung der bisherigen Uebersicht; in den Anlagen u. a. eine Uebersicht der Radreifenbrüche im Jahre 1889 und der üblichen sehr verschiedenen Befestigungsarten der Radreifen; zum Schluss auch eine Eisenbahnkarte unter Zugrundelegung von Eigenthumslängen. — In der kleineren Publikation, der „Uebersichtlichen Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik", deren weiteste Verbreitung durch einen besonders billigen Preis (3 *M.*) gefördert wird, bot der Abschluss eines zehnjährigen Bestehens dieser Uebersicht Anlass, in einer Reihe graphischer Darstellungen die Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens während dieses Zeitraumes zu kennzeichnen; in Bezug auf Streckenlänge, Stand der Betriebsmittel, Anzahl und Leistung der Lokomotiven und Wagen, Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr u. a. m. Die Eisenbahnen sind ein so wichtiger Faktor unseres heutigen Kulturlebens, dass dieser Uebersicht ein allgemeines Interesse zugesprochen werden darf.

Wir behalten uns vor, ausführliche Mittheilungen aus dem trefflichen Werke demnächst zum Abdruck zu bringen.

Verschiedenes.

Internationale elektrotechnische Ausstellung in Frankfurt a/M. 1891.

Dem Vorstande der Internationalen elektrotechnischen Ausstellung ist durch Königlichen Erlass vom 28. Januar d. J. auf Antrag der Staatsministerien des Innern und der Finanzen die Genehmigung zur Ausgabe von 120 000 Antheilscheinen zu je 10 *M.* ertheilt worden, deren jeder ein Lotterieloos für 5 *M.* und 10 Eintrittskarten im Nennwerthe von je 1 *M.* zur Ausstellung enthält. Die sämmtlichen Loose werden am 2. November d. J. gezogen und sind mit Geldpreisen von 100 000, 50 000, 20 000, 10 000, 5 000 *M.* usw. bis zu 10 *M.* herunter ausgestattet. Im ganzen entfallen Treffer auf 4 170 Loose. Die Gewinne werden vom 1. Dezember d. J. an ohne Abzug bei der Deutschen Vereinsbank in Frankfurt a/M. ausbezahlt. Die Antheilscheine bezw. Loose dürfen im Bereiche der ganzen Preussischen Monarchie vertrieben werden. Andere Eintrittskarten zur Ausstellung sollen — von einzelnen Tagen mit ermässigten Preisen abgesehen — überhaupt nicht ausgegeben werden. Auch sollen Dauer- oder Abonnementskarten nicht eingeführt werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schliessung von Stationen.

Infolge der Umgestaltung der Bahnhofsanlagen bei Düsseldorf wird die Station Gerresheim Rh. am 1. März d. J. auch für den gesammten Güterverkehr geschlossen und somit ganz ausser Betrieb gesetzt. Von diesem Zeitpunkt ab können Güter von und nach Gerresheim nur auf der an der Strecke Düsseldorf-Haan belegenen Station Gerresheim angeliefert bezw. abgenommen werden. Soweit in einzelnen Verkehren Frachtsätze für die Station Gerresheim Rh. niedriger sind als diejenigen für Gerresheim (B. M.), werden dieselben auf letztere Station übertragen.

Elberfeld, den 23. Februar 1891. (392)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. März d. J. werden eröffnet:

a) die an der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde belegene Haltestelle Seebach, welche bisher nur der Abfertigung von Personen und Gütern in Wagenladungen diente, auch für den Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Privatdepeschen-Verkehr;

b) der an der Bahnstrecke Corbetha-Leipzig belegene Haltepunkt Gross-Miltitz und der an der Bahnstrecke Merseburg-Mücheln belegene Haltepunkt Niederbeuna, welche beide bisher nur der Abfertigung von Personen und Gepäck dienten, als Haltestellen für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr;

c) der an der Bahnstrecke Sangerhausen-Erfurt belegene Haltepunkt Voigtstedt, welcher bisher nur der Abfertigung von Personen und Gepäck diente, als Haltestelle für den Eilstückgutverkehr;

d) der an der Bahnstrecke Cottbus-Sorau belegene Haltepunkt Tzschecheln, welcher bisher nur der Abfertigung von Personen, Gepäck und Frachtstückgut diente, auch für den Eilstückgutverkehr und

e) die an der Bahnstrecke Halle-Erfurt belegene Haltestelle Ossmannstedt, welche bisher nur der Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern diente, auch für den Viehverkehr.

Tarife werden besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 23. Februar 1891. (393)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehre Altona-, Berlin-, Breslau-, Bromberg-, Elberfeld-, Frankfurt a. M.-, Hannover-, Köln linksrh.-, Köln rechtsrh.-, Magdeburg-, Oldenburg-Erfurt, sowie Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Am 1. März d. J. wird die Haltestelle Tzschecheln des Direktionsbezirkes Erfurt auch für den allgemeinen Eilstückgut-Verkehr eröffnet.

Erfurt, den 21. Februar 1891. (394)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Verwaltungen.

Gütertarif zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einer- und der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits. Am 15. März 1891 tritt zum obenbezeichneten Tarife der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und des Kilometerzeigers. Exemplare des Nachtrages können von den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen sowie von dem Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsbahnverwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 22. Februar 1891. (MG395)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Köln (linksrh.)-Berlin. Mit dem 1 März 1891 gelangt ein Nachtrag IV zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs. Druckexemplare des Nachtrages werden an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, im Februar 1891. (MG396)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussisch - Bayerischer Verband. Die für Colberg, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, bestehenden Frachtsätze gelten fortan auch für die gleichnamige Station der Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Erfurt, den 25. Februar 1891. (397)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. März d. J. wird im **Norddeutsch - Bayerischen Seehafenverkehr** für die Artikel des Ausnahmetarifs 1 eine direkte Güterabfertigung nach und von Dutzendteich eingerichtet.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen auf Befragen Auskunft die Güterabfertigungsstellen in Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham, Hamburg H., Harburg H., Harburg U. E., Lübeck L. B., Stettin und Dutzendteich.

Hannover, den 24. Februar 1891. (398)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. an wird der Güterverkehr zwischen Mengen und Sigmaringen einerseits und Schiltach sowie Villingen andererseits zu den bisherigen Frachtsätzen ausschliesslich im Badisch-Württembergischen Verkehr abgefertigt.

Karlsruhe, den 24. Februar 1891. (399)
Generaldirektion.

Main - Neckarbahn. Im Verkehr zwischen Mühlheim a/M. und Darmstadt (M. N. B.) tritt am 1. März l. J. ein ermässigter Ausnahmesatz für Erde, gewöhnliche, Kies, Grand und Sand in Kraft.

Näheres bei den Güterabfertigungsstellen.

Darmstadt, den 22. Februar 1891. (400)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Frankfurt a/M. - Gustavsburg etc.-Bayerischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April cr. treten neue Frachtsätze für die Beförderung von Stammholz des Ausnahmetarifs 2b im Verkehr der Rhein- und Main - Umschlagsstationen mit Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg in Kraft, welche bei den betheiligten Dienststellen eingesehen werden können.

Frankfurt a/M., den 20. Febr. 1891. (401)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die für die Beförderung von Eisenerz von Berggiesshübel und anderen Versandstationen nach Zwickau im Sächsischen Lokalverkehre eingeführten ermässigten Frachtsätze gelangen von jetzt ab unter den seitherigen Bedingungen auch dann zur Anwendung, wenn mit einem Frachtbriefe gleichzeitig mindestens 3 Wagen = 30 t (anstatt 5 Wagen = 50 t) zur Auflieferung kommen.

Dresden, am 20. Februar 1891. (402)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Main - Neckar - Bahn - Hessischer Verkehr. Zum Main-Neckar-Bahn-Hessischen Gütertarife tritt am 1. März l. J. der III. Nachtrag in Kraft, enthaltend direkte Frachtsätze mit Wixhausen, Station der Main-Neckar-Bahn.

Am gleichen Tage kommen direkte Frachtsätze zwischen Wixhausen und Käferthal (Nebenbahn) zur Einführung.

Darmstadt, den 23. Februar 1891. (403)
Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Lokal - Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen. Am 1. März 1891 erscheint Nachtrag X zum Gütertarife für vorbezeichneten Verkehr. Derselbe enthält Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, zum Nebengebührentarife, zum Tarife für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, Ergänzungen und Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse, neue Entfernungen für die Stationen Gross - Miltitz, Hetschburg, Holzdorf b. Weimar, Martinswerk, Niederbeuna, Obergrunstedt, Saalborn, Tempelhof a. d. Bahn Berlin - Halle und Voigtstedt, Ergänzung und Aenderung der Ausnahmetarife 2 für bestimmte Stückgüter und 13 für Braunkohlen etc., sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Abfertigungsstellen käuflich.

Erfurt, den 25 Februar 1891. (404)
Königliche Eisenbahndirektion

Staatsbahn-Verkehr Berlin-Erfurt und Breslau - Erfurt. Vom 1. März d. J. ab werden die Haltestellen Gross-Miltitz und Niederbeuna des Direktionsbezirks Erfurt für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr, die Haltestelle Tzschecheln des Direktionsbezirks Erfurt für den Eilgutverkehr in die Tarife für die obengenannten Verkehre und die Haltestelle Gross-Köris des Direktionsbezirks Berlin in den Staatsbahn-Tarif Berlin-Erfurt aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 21. Februar 1891. (405)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Der Nachtrag II zum **provisorischen Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft etc.** einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits vom 20. Mai 1888 tritt erst am 15. März l. J. in Kraft.

München, den 22. Februar 1891. (406)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. März d. J. tritt zu den Heften A I bis IV des Tarifs für

den Güterverkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahn je ein Nachtrag (II bezw. III) in Kraft. Dieselben enthalten Tarifkilometer und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (links- und rechtsrh.) und Elberfeld und der Badischen Staatsbahn, Bestimmungen über Schliessung der Stationen Grafenberg, Rath B. M. und Gerresheim Rh. und Inkraftsetzung von Frachtsätzen für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld sowie einige Ergänzungen und Berichtigungen. Die in den Nachträgen zu den Tarifheften I und III für die Badischen Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg, Schwetzingen, Eberbach, Mannheim, Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze finden gleichmässig Anwendung im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Main-Neckarbahn, der Hessischen Ludwigsbahn und der Württembergischen Staatsbahn.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. April d. J. in Geltung.

Ferner wird mit sofortiger Gültigkeit die Entfernung zwischen Altenessen und Kirchheimbolanden von 380 auf 280 km berichtigt.

Köln, den 25. Februar 1891. (407)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Elbeumschlags - Verkehr mit Oesterreich. Die im Elbeumschlags-Tarife für Oesterreich vom 1. Februar 1891 im Ausnahmetarife Nr. 32 (gültig im Rückvergütungswege) für Graphit, reiner usw. enthaltenen Frachtsätze finden, insoweit dieselben niedriger sind als die Frachtsätze des Spez.-Tarifes III, unter denselben Bedingungen auch Anwendung für:
Graphit, unreiner (erdiger), roh oder geschlemmt oder gemahlen.

Für Dresden-Elbkai ermässigen sich die Frachtsätze um 7 ₰ pro 100 kg.

Wien, den 24. Februar 1891. (408)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Pilézucker und Granulateds treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Svijan-Podol . . .	0,50 ℳ
Nach Dresden-Elbkai von Svijan-Podol . . .	0,86 „
Nach Riesa-Elbkai von Svijan-Podol . . .	1,10 „

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 22. Februar 1891. (409)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Borkalk treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief	10 000 kg und Wagen
nach Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.	2,49 ℳ	— ℳ
Von Schönpriesen-Umschlag nach Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.	2,44 „	— „
Von Dresden-Elbkai nach Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.	2,89 „	2,85 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 22. Februar 1891. (410)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Nachtrag I zu dem vom 1. Oktober 1890 gültigen Lokal-Personen- und Gepäckstarife. Mit 15. März 1891 tritt der I. Nachtrag zu dem vom 1. Oktober 1890 gültigen Lokal-Personen- und Reisegepäckstarife in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen hinsichtlich der die Ausgabe von Jahreskarten betreffenden Bestimmungen, die Einführung ermässigter Gepäckstaxen für die Beförderung von Musterkoffern und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind durch die betheiligten Stationen oder durch die gesellschaftliche Generaldirektion zum Einzelpreise von 10 kr. zu beziehen.

Prag, am 24. Februar 1891. (411)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Böhm. Nordbahn. K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Priv. Oest.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Einführung eines neuen Tarifes für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Böhm. Nordbahn und a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn. Am 1. April 1891 tritt für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Böhm. Nordbahn und der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn über Bodenbach-Aussig-Komotau ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. November 1889 besondere Bestimmungen und geänderte Fahrpreise.

Prag, am 25. Februar 1891. (412)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Böhm. Nordbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von
circa 700 t verschiedenem Form- und Winkeleisen
für die diesseitigen Werkstätten soll vergeben werden und können Lieferungsbedingungen hierzu nebst Blanket auf postfreies Ansuchen gegen Einsendung von 40 ₰ für beide Exemplare, einschliesslich Porto, von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz bezogen werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum
13. März dieses Jahres
an die genannte Stelle einzureichen. (413JC)

Chemnitz, am 25. Februar 1891.
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verkauf von 24 ausser Betrieb gestellten Lokomotiven, am Donnerstag, den 12. März 1891, Vormittags 11 Uhr. Kaufgebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf von Lokomotiven" an das Maschinentechnische Büreau Berlin W, Königgrätzerstrasse Nr. 132 einzureichen.

Angebotsbogen und Verkaufsbedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, und gegen postfreie Einsendung von 55 ₰ in baar oder 50 ₰ in 10 ₰-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 26. März 1891. (414MG)

Berlin, den 23. Februar 1891.
Maschinentechnisches Büreau.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 18. 1891.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes und durch jede Buchhandlung vierteljährlich [illegible] Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 25 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und [illegible] H. S. HERMANN
B[illegible] SW. [illegible]

Insertionspreis
[illegible] Petitzeile oder deren Raum [illegible]

2400 Beilagen [illegible] Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 4. März 1891.

Inhalt:

Der Verkehr auf Eisenbahnen bei Schneefall und Schneestürmen.

(Schluss aus Nr. 17.)

Grosse, auf Rädern laufende Schneepflüge, welche von der Lokomotive geschoben werden, erweisen sich bei bedeutenderer Höhe des Schnees und namentlich auch bei grösseren Schneeverwehungen als sehr wirksame Mittel zur Freihaltung der Bahn für den Zugverkehr. Zu den bekannteren und besten Konstruktionen solcher Pflüge gehören jene der Gotthardbahn und der Oesterreichischen Südbahn. Dieselben wirken — wie der Centralinspektor der Oesterreichischen Nordwestbahn, Herr J. Rybař, in einer Abhandlung über „die gegenwärtig im Gebrauche stehenden Mittel zur Freihaltung der Bahn bei Schneestürmen"*) darlegt — „selbst bei einer 1 m hohen, gleichmässig vertheilten Schneelage vollkommen und können bedeutend höhere Verwehungen, jedoch von geringerer Länge, anstandslos durchbrechen, wenn nur mittelst Handarbeit kastenförmige Ausschachtungen in je 10 bis 12 m Entfernung ausgehoben werden. Einseitige Schneewehen, welche in der Geleisemitte das Maass von 1 m nicht übersteigen, werden anstandslos durchbrochen." Es können mit diesen Pflügen noch viel grossartigere, oft geradezu überraschende Leistungen vollzogen werden, namentlich wenn dieselben von der Lokomotive mit voller Dampfkraft und grosser Geschwindigkeit, gleichsam mit kräftigem Anlaufe, wiederholt gegen die Schneeverwehung, welche zu durchbrechen ist, vorgestossen werden, und wenn noch überdies die Handarbeit in wesentlichem Ausmaasse zu Hilfe genommen wird.

Soll diese Wirkung in vollem Umfange zur Geltung kommen, dann erscheint es nothwendig, zu ihrer Bewegung besondere Lokomotiven, in keinem Falle aber die Zuglokomotive zu verwenden, da für die Manipulationen mit dem Pfluge in jedem Augenblicke die volle Arbeitskraft der Lokomotive zur Verfügung stehen muss — eine Forderung, die gewiss vollständig begründet ist und welcher bei Ankuppelung des Pfluges an die vordere Brust der Zuglokomotive nur durch Abhängen der letzteren vom Zuge entsprochen werden könnte. Hierdurch würden jedoch mannigfache Unzukömmlichkeiten im Verkehre der Züge herbeigeführt. Es kann allerdings nicht geleugnet werden, dass die Verwendung der Pflüge mit besonderen Lokomotiven manche Gefahren für die Betriebssicherheit in sich birgt, namentlich in jenen Fällen, in denen das räumliche Intervall zwischen dem Pflug und dem ihm folgenden Zug in Rücksicht auf die Stärke des Schneefalles oder die Heftigkeit des Schneesturmes möglichst kurz bemessen werden muss. Die Instruktionen jener Bahnen, auf denen solche Pflüge in Verwendung stehen, enthalten in der Regel sehr ausführliche und auf langjährige Erfahrungen basirte Vorschriften über die bei

*) „Wochenschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenvereins" 1888, Nr. 19 und 20.

Schneepflugfahrten zu beobachtenden Vorsichtsmaassregeln, aber die Mittel, welche den Pflugbegleitern zu Gebote stehen, um diese Anordnungen im wünschenswerthen Umfange zu erfüllen, entsprechen leider nicht vollkommen den ganz aussergewöhnlichen Verhältnissen, die hier in Betracht kommen.

Es ist nothwendig, dass jeder Pflug von einem der Strecke vollkommen kundigen Beamten — selbstverständlich auf der Lokomotive — begleitet werde. Hierzu würde wohl in erster Linie der Bahnmeister berufen sein; auf einigen Oesterreichischen Bahnen ist die Begleitung durch den Abtheilungsingenieur oder dessen Stellvertreter vorgeschrieben. Diese Anordnung hat manches für sich: der Abtheilungsingenieur besitzt gegenüber dem Lokomotivpersonale unstreitig eine grössere Autorität und kann von dieser sehr oft erfolgreich Anwendung machen; auch wird der Bahnmeister, namentlich bei Schneeverwehungen an anderen Stellen der Bahn viel nothwendiger sein und viel erspriesslichere Dienste leisten können, als auf der Pfluglokomotive. Dem Pflugbegleiter sollten stets einige signalkundige, durchaus verlässliche bezw. beeidete Arbeiter, Ablösewächter oder Zugschaffner zugetheilt werden, um ihn bei der Deckung des Pfluges bezw. bei der Abgabe von Signalen zu unterstützen. Der Pflugbegleiter soll die Lokomotive unter keinen Umständen zu verlassen brauchen; ihm soll nur die Anordnung aller Maassregeln und die Leitung aller Arbeiten obliegen, niemals aber soll er selbst zu Manipulationen irgend welcher Art verpflichtet sein. Befindet sich der Pflugbegleiter mit Führer und Heizer allein auf der Lokomotive, so muss er — falls der Pflug stecken bleibt — die Lokomotive verlassen, um letzteren nach vorwärts und rückwärts mit Knallkapseln, die auf den Schienen befestigt werden müssen, zu decken und womöglich auch den nächsten Streckenwächter zu verständigen. Erst nach Vollendung dieser Geschäfte, welche mit Rücksicht auf die erschwerte Bewegung durch Schnee, Wind und unbequeme Kleidung viel Zeit beanspruchen, kann er zum Pfluge zurückkehren und die erforderlichen Manipulationen mit demselben vornehmen lassen. Wie viel kostbare Zeit ist unterdessen verloren gegangen, die vielleicht erfolgreich hätte ausgenutzt werden können, wenn die Deckung des Pfluges durch zwei Arbeiter gleichzeitig nach vor- und rückwärts durchgeführt worden wäre!

Besonders schwierig ist die Verständigung zwischen dem Pflugbegleiter und dem Lokomotivpersonale des nachfolgenden Zuges. Häufige Signale mit der Lokomotivdampfpfeife würden allerdings angezeigt erscheinen, um das letztere über die weitere oder geringere Entfernung des Pfluges usw. aufmerksam zu machen; es muss hierbei jedoch vorausgesetzt werden, dass die Stärke und Richtung des Sturmes den Schall überhaupt zur Zuglokomotive gelangen lassen. Uebrigens können diese häufigen Signale mit der Dampfpfeife auch sehr leicht zu Missverständnissen Veranlassung geben und das Zugpersonal vollständig verwirrt machen. So sehr auch Vorsicht geboten erscheint, so kann es bei heftigem Schneesturme doch misslich werden, die Geschwindigkeit eines Zuges durch solche missverstandene Signale unnöthigerweise zu vermindern oder den Zug ohne zwingenden Grund selbst zum Stillstand zu bringen. Die Verwendung der Knallkapseln hat ebenfalls ihre Schwierigkeiten; es ist oft ganz unmöglich, dieselben auf den Schienen zu befestigen. Die derzeit gebräuchlichen optischen Signale versagen zumeist vollständig den Dienst, namentlich bei starkem Schneewehen; das Personal wird ihrer gar nicht gewahr oder erst in ihrer unmittelbaren Nähe, was um so misslicher ist, als diese Signale selten in der vorgeschriebenen Entfernung von der zu schützenden Stelle gegeben werden können. Mit etwas grösserer Zuversicht kann man auf die Wahrnehmung solcher optischen Signale hoffen, wenn die Aufmerksamkeit des Personals bereits durch „Vorsignale“ wachgerufen ist und auf diesen einzigen Punkt gleichsam konzentrirt wird.

In seiner vorerwähnten interessanten Abhandlung sagt Centralinspektor Rybař bezüglich der Signalgebung bei Schneepflugfahrten folgendes:

„Ich habe mich in vielen Fällen von der Unverlässlichkeit der optischen und akustischen Signale überzeugt und bin der Ansicht, dass getrachtet werden sollte, Raketen anzuwenden, welche beim Steckenbleiben eines Pfluges angezündet, einen grösseren und länger dauernden Lichtschein verbreiten, durch welchen der nachfahrende Zug viel eher auf die Gefahr aufmerksam würde, als dies mit den gewöhnlichen Laternen zu erzielen möglich ist. Empfehlenswerth wäre auch die Mitnahme von Zündern, welche eine bestimmte Brenndauer, vielleicht von 5 Minuten, hätten und bei verlangsamter Fahrt angezündet auf die Bahn zu werfen wären. Beim Sichtbarwerden eines derartigen Lichtes müsste der nachfolgende Zug seine Geschwindigkeit derart mässigen, dass derselbe beim Erhalten eines Haltesignales, welches in derartigen Fällen nie in vorgeschriebener Entfernung gegeben werden kann, sicher anzuhalten imstande ist.“

Wir möchten auch auf die Verwendung von selbstthätigen akustischen Signalen aufmerksam machen; es könnten vielleicht Knallkapseln konstruirt werden, welche — vom Pfluge hinabgeworfen — nach Ablauf von 2 oder 3 Minuten automatisch explodiren. Die Deckung steckengebliebener Pflüge würde sich vortheilhaft auch durch Pechfackelfeuer bewerkstelligen lassen und könnten geeignete Vorrichtungen zur Befestigung der Pechfackeln bei Beginn der Schneeperiode in der Nähe der Wächterhäuser aufgestellt werden. Die Stationsdeckungssignale sind bei Schneeverwehungen oft ganz unsichtbar, auch versagen sie nicht selten den den Dienst, so dass Pflug und Zug aufs Gerathewohl in die Stationen einfahren müssen und hierbei gewöhnlich nicht einmal die Geschwindigkeit mässigen dürfen, um nicht unmittelbar „vor den Thoren“ stecken zu bleiben. Wenn nun auch die Stationsbeamten danach trachten, wenigstens ein Geleise stets soweit frei zu haben, dass ein Zug einfahren kann, so wird sich diese Absicht nicht immer realisiren lassen; in solchen Fällen würde es sich dann zur Unterstützung oder zum Ersatze des Stationsdeckungssignales empfehlen, im Sinne der Vorschläge Rybař's Raketen oder ähnliche, trotz des Sturmes und der in der Luft befindlichen Schneemengen, weithin sichtbare optische Zeichen anzuwenden. Die Frage der Signalgebung bei Schneefall und Schneesturm erscheint wichtig genug, um ihr grössere Aufmerksamkeit zu widmen, als bisher geschehen ist; für erfinderische Köpfe eröffnet sich hier ein ergiebiges Feld verdienstvoller Thätigkeit.

Die Bekämpfung der Schneehindernisse mit den eben besprochenen Pflügen besitzt jedoch auch einige sehr schwerwiegende Nachtheile, die ihren Grund in dem Umstande haben, dass der Pflug den Schnee wohl aus dem Geleise, aber nicht vollständig von dem Bahnplanum entfernt. Der vom Pfluge beseitigte Schnee wird zu beiden Seiten des Geleises angehäuft, kann also in dieses leicht wieder zurückfallen oder vom Winde zurückgeworfen werden. Bei zweigeleisiger Bahn ist es überhaupt selten möglich, beide Geleise frei zu halten, sobald Schneepflüge verkehren müssen, weil das eine Geleise stets von dem Pfluge, welcher auf dem andern Geleise verkehrt, zugeworfen wird. Es empfiehlt sich dann unter allen Umständen, das eine Geleise sofort „preiszugeben“ und mit voller Macht die Freihaltung des anderen Geleises anzustreben. Dies wird ohne Zuhilfenahme menschlicher Arbeitskräfte nicht möglich sein.

Das Arbeiten mit Pflug und Menschenkräften zählt zu den verantwortungsvollsten Aufgaben des Betriebsingenieurs. Es werden hierbei in der Regel in Entfernungen von etwa 5 m Gruben von etwa 3 m Länge und 3 m Breite bis zur Schienenoberfläche ausgeschaufelt und die stehengebliebenen Schneewände sodann mit dem Pfluge durchbrochen. Den einzelnen Arbeiterpartien sollen verlässliche, im Eisenbahnbetriebsdienste erprobte Partieführer beigegeben werden; die Standorte für die Arbeiter während der Thätigkeit des

Pfluges sind in unzweideutiger Weise festzusetzen und der Pflug soll erst dann in Aktion treten, wenn von sämmtlichen Gruppen das vereinbarte Signal über die erfolgte Bergung der Arbeiter eingelangt ist. Man überlasse es nie den Arbeitern, sich zu schützen wie sie wollen und wie es geht — die Arbeiter laufen sonst, sobald das Abfahrtssignal des Pfluges ertönt, nach allen Richtungen hin auseinander und oft auch direkt in die Lokomotive oder den Pflug hinein.

Der mit den Schaufeln gehobene Schnee ist möglichst weit von den Geleisen zu entfernen; niemals darf derselbe in solcher Weise abgelagert werden, dass ihn der Sturm neuerdings auf das Geleise zurückwerfen kann; in dieser Hinsicht soll momentan eingetretener Windstille nicht allzu grosses Vertrauen geschenkt werden.

In Amerika haben die sozialen und örtlichen Verhältnisse zu dem energischen und auch erfolgreichen Bestreben geführt, Schneepflüge zu konstruiren, welche die Handarbeit entbehrlich machen. Zu den besten Anordnungen dieser Art zählen die Cyklone-Dampfschneepflüge, deren Konstruktionsprinzip nach einem Artikel des „Deutschen Reichsanzeigers" in Nr. 11 S. 111 d. Ztg. näher beschrieben ist. Der Vorzug dieser Pflüge besteht darin, dass sie auch bei sehr bedeutenden Schneemassen mit Erfolg arbeiten und dass sie den Schnee auf grosse Entfernungen und zwar je nach Bedarf zur rechten oder linken Seite der Bahn schleudern. Diese Pflüge sind wohl zunächst für sehr mächtige Leistungen bestimmt; aber gerade bei den letzten Schneeverwehungen in Deutschland und Oesterreich sind auf mehreren Bahnen Verwehungen von aussergewöhnlichen Dimensionen, von 3 bis 4 m Höhe, vorgekommen. In solchen Fällen dürften sich die eben erwähnten Pflüge in jeder Hinsicht, auch in ökonomischer Beziehung, vortheilhaft erweisen und es wäre zu wünschen, dass die Anregung des „Deutschen Reichsanzeigers": auf dazu geeigneten, besonders gefährdeten Bahnstrecken Versuche mit ihnen anzustellen, auf fruchtbaren Boden fällt.

Schliesslich seien mir noch einige Bemerkungen hinsichtlich des Betriebspersonales und der Arbeiter, welche bei Schneefall oder Schneestürmen Verwendung finden, gestattet. Es werden in solchen Fällen an die Leistungsfähigkeit und Widerstandskraft jedes einzelnen aussergewöhnliche Forderungen gestellt, welche oft weit über das Maass des durchschnittlichen menschlichen Arbeitsvermögens hinausreichen. Man sollte dies aber nicht übertreiben und gewisse Grenzen im Interesse der Arbeit selbst sowie in jenem der Betriebssicherheit und auch der Gesundheit der Beschäftigten nicht überschreiten.

Die Wächter, welche ihre Strecken wiederholt begehen, Avisi hin und her tragen, die Zugänge zu ihren Häuschen, die Wegübersetzungen usw. ausschaufeln, dem Verkehr der Züge erhöhte Aufmerksamkeit schenken, die Pflüge decken müssen usw., sollten in kürzeren Zeiträumen abgelöst werden bezw. wären ihnen signalkundige Arbeiter zur Unterstützung beizugeben; es erscheint dies namentlich dann nothwendig, wenn den Wächtern nach 24 stündiger Dienstleistung nur 6 Stunden Ruhezeit gewährt ist. Auch bei dem Lokomotivpersonal hüte man sich vor zu weitgehender Ausnutzung der Arbeitskraft jedes einzelnen. Die Versorgung des allen Unbilden der Witterung ausgesetzten, oft viele Stunden „auf freiem Felde" befindlichen Personals sowie auch der Schneearbeiter mit heissem Kaffee, heissen Würsten, warmer Suppe, mit Brot und Wein erscheint dringend geboten und wären namentlich alle Arbeiterpartien bei ihrem Abgange aus der Station mit den erforderlichen Vorräthen zu versehen; das Kochen der Speisen oder Getränke kann sodann in dem der Arbeitsstelle zunächstliegenden Wächterhause erfolgen. Auf manchen Bahnen besteht die Gepflogenheit, jenen Schaffnern, welche sehr lange Strecken durchfahren müssen, zur Winterszeit in gewissen Stationen unentgeltlich heissen Kaffee verabreichen zu lassen. Diese Gepflogenheit wäre bei Schneestürmen auf das gesammte, im Freien beschäftigte Personal auszudehnen. Ich habe oft Gelegenheit gehabt, zu beobachten, welche Wunder bei dem Lokomotivpersonal das Versprechen ausübt, in der nächsten Station den Erfolg der Pflugarbeit mit einigen Litern Wein zu feiern — es ist, als könnte man hierdurch die Leistungsfähigkeit der Lokomotive verdoppeln!

Mit den Schneeschauflern, die sich ihr Brot ohnehin schwer genug verdienen, feilsche man nicht allzu sehr um den Lohn; gerechte Forderungen erfülle man auch ohne weiteres; aber selbst bei scheinbar oder wirklich übertriebenen Ansprüchen wird man oft nachgiebig sein müsssen, um einen Ausstand der Arbeiter hintanzuhalten. Solche Forderungen werden nicht gestellt werden, d. h. die Arbeiter werden die Zwangslage der Bahnverwaltung gewiss nicht ausnutzen, wenn ihre Arbeit von vornherein gebührend belohnt, wenn ihnen ein gewisses Entgegenkommen bei allen begründeten Wünschen von vornherein gezeigt und nicht etwa auch seitens der Bahnverwaltung die vielleicht herrschende Noth unter den arbeitenden Klassen verwerthet wird. Die Leistungen des Personals sollten stets durch Remunerationen anerkannt und belohnt werden. Es liegt darin eine Aneiferung für die Zukunft, eine Aufmunterung des Pflichtgefühls, an welches doch schliesslich nicht unbegrenzte Forderungen gestellt werden können. Man scheue sich nicht vor derlei Ausgaben; sie sind verschwindend klein gegenüber dem finanziellen Verluste, welchen die Bahnen durch langandauernde Beschränkung oder vollständige Einstellung des Verkehrs erleiden.

Z.

Erweiterung und Vervollständigung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes.

Der dem Preussischen Abgeordnetenhause vorgelegte Gesetzentwurf, dessen Wortlaut wir in Nr. 14 S. 138 d. Ztg. mittheilten*), verlangt

1. für den Bau neuer Eisenbahnen und deren Ausrüstung (Fuhrpark usw.) eine Summe von 36 008 000 ℳ,
2. für Anlage zweiter und dritter Geleise auf bestehenden Bahnen 26 305 500 ℳ,
3. für sonstige Erweiterungsbauten und Anlagen auf denselben 29 424 000 ℳ und endlich als erheblichsten Posten:
4. für Vermehrung der Betriebsmittel auf dem bestehenden Bahnnetz 53 800 000 ℳ.

Im ganzen werden demnach für Eisenbahnzwecke 145 537 500 ℳ gefordert, wozu noch erhebliche Beiträge des Staats theils in Form unentgeltlicher Ueberweisung von Grund und Boden, theils als Zuschüsse der Reichskasse zum Neubau einer der betreffenden Linien (Fordon-Schönsee) kommen.

Durch die Herstellung der vorgesehenen 7 neuen Eisenbahnlinien soll einerseits die von den Interessenten dringend gewünschte und von den Provinzialbehörden warm befürwortete Erschliessung von verschiedenen mit Schienenverbindungen noch nicht bedachten Landestheilen, andererseits eine aus Rücksichten auf wichtige Interessen gebotene Ergänzung und Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes herbeigeführt werden.

Den seither beobachteten Grundsätzen entsprechend ist auch die Herstellung dieser vorgeschlagenen Nebenbahnlinien von einer angemessenen Betheiligung der Interessenten abhängig gemacht, und demgemäss unter Berücksichtigung einerseits der Leistungsfähigkeit der Interessenten, andererseits der für sie aus der Bahnanlage zu erwartenden Vortheile und endlich der Höhe der Grunderwerbskosten bestimmt worden, dass für dieselben neben der Einräumung des Rechtes auf unentgeltliche Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege nur der erforderliche Grund und Boden unentgeltlich herzugeben ist.

Was speziell die Bahnlinie Fordon-Schönsee anlangt, so bemerken wir, dass dieselbe eine naturgemässe Fortsetzung der Zweigbahn Bromberg-Fordon (erbaut auf Grund des Gesetzes vom 21. Mai 1888, eröffnet am 1. November 1885) bildet und unter

*) Die erste Berathung dieses Gesetzentwurfs im Abgeordnetenhause fand am 28. Februar und 2. März d. J. statt. Die Vorlage wurde der Budgetkommission überwiesen.

Ueberbrückung des Weichselstroms bei Fordon Anschluss an die Linie Thorn-Marienburg bei Culmsee und an die Bahn Thorn-Insterburg bei Schönsee erhalten wird.

Sie ist dazu bestimmt, zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des östlichen Staatsbahnnetzes neben der Bromberg-Thorner Bahn eine neue und kürzere Verbindung der verschiedenen in Bromberg einmündenden Bahnen mit den östlich der Weichsel belegenen Bahnlinien zu schaffen und zwischen Thorn und Graudenz einen neuen festen, auch für den Landverkehr benutzbaren Weichselübergang zu gewinnen. Mit Rücksicht auf die Bedeutung, welche infolge dessen die neue Bahnverbindung für den Eisenbahnbetrieb und den allgemeinen Verkehr erlangen wird, ist in Aussicht genommen, dieselbe als Vollbahn auszubauen. Zu diesem Zwecke ist es indess nicht nur nöthig, den neuen Theil der Bahnverbindung danach anzulegen und von vornherein den Grund und Boden für zwei Geleise zu erwerben, sondern es muss auch der bestehende Theil, die als Nebenbahn hergestellte Zweigbahn Bromberg-Fordon, zu einer Vollbahn umgebaut und, da sie gegenwärtig in die eingeleisige Bromberg-Thorner Eisenbahn auf freier Strecke bei Karlsdorf einmündet, selbständig in den entsprechend zu erweiternden Bahnhof Bromberg eingeführt werden. Unter diesen Umständen erschien es auch nicht angezeigt, die Intessenten zu Leistungen heranzuziehen und von Uebernahme derselben das Zustandekommen der wichtigen Verbindung abhängig zu machen.

Die Länge der neuen Bahn beträgt etwa 56,6 km; die Kosten der Bahn sind, einschliesslich der staatsseitig zu übernehmenden Kosten des Grunderwerbs für 2 Geleise im Betrage von 1 166 000 *M.* und der Kosten der Weichselbrücke auf 17 437 000 *M.* veranschlagt. Die Kosten der Brücke, zu denen das Reich mit Rücksicht auf die militärische Bedeutung dieses neuen festen Ueberganges über die Weichsel nach früheren ähnlichen Vorgängen 60 % zuschiesst (Gesetz vom 5. Juli 1890) betragen 9 800 000 *M.*, so dass nach Abzug des Reichszuschusses von 5 880 000 *M.* von Preussen noch 11 550 000 *M.* aufzuwenden sind.

Hinsichtlich der weiter vorgeschlagenen 6 Lokalbahnen ist im einzelnen folgendes aus den dem Gesetzentwurf beigefügten Denkschriften hervorzuheben:

1. Lissa i. P.-Wollstein und 2. Meseritz-Landsberg a. W. Die von Lissa i. P. nach Wollstein und von Meseritz nach Landsberg a. W. geplanten Bahnlinien sind dazu bestimmt, fühlbare Lücken im östlichen Staatsbahnnetz auszufüllen und durch naturgemässe Fortsetzung der Nebenbahnen Bentschen-Meseritz und Bentschen-Wollstein (bei Landsberg und Lissa) einen unmittelbaren Schienenanschluss an die beiden grossen Verkehrslinien (Breslau-Posener und Ostbahn) zu schaffen, welche die Provinzen Schlesien und Posen einerseits und die Reichshauptstadt mit den östlichen Provinzen andererseits verbinden. Durch erstere Bahn wird die Stadt Schwerin a. W. mit 6 800 Einwohnern, die bisher noch jeder Schienenverbindung entbehrte, an das Bahnnetz angeschlossen.

3. Sorau-Christianstadt. Die Eisenbahn von Sorau (Kreuzungsstation der Strecken Berlin-Kohlfurt und Cottbus-Sagan) über Benau an der Strecke Gassen-Arnsdorf nach Christianstadt a. B. ist haupsächlich bestimmt, das Gebiet des Bobers in der Nähe der gewerbreichen Orte Christianstadt und Naumburg A. B. dem Bahnverkehr zu erschliessen und insbesondere auch zwischen den längs der östlichen Grenze des Kreises Sorau belegenen Ortschaften einerseits und der Kreisstadt gleichen Namens andererseits, welche zugleich den Hauptabsatzort für die in diesem Bezirke vielfach betriebene Hausindustrie bildet, eine bessere Verbindung herzustellen.

Die Bahn kreuzt die in Betrieb befindliche Linie Arnsdorf-Gnesen.

4. Lauban-Marklissa. Die von Lauban an der Bahnlinie Görlitz bezw. Kohlfurt-Hirschberg nach Marklissa geplante Stichbahn ist bestimmt, das Queisthal südlich von Lauban mit dem angrenzenden, bis zur Böhmischen Grenze reichenden Landestheil dem grossen Verkehr zu erschliessen und namentlich der Stadt Marklissa die zur besseren Entwicklung ihrer Textilindustrie nothwendige Bahnverbindung zu schaffen.

5. Walsrode-Soltau. Durch den Bau dieser in die sogen. Lüneburger Haide fallende Linie wird die Nebenbahn Hannover-Visselhövede von Soltau aus durch das obere Böhmathal in eine weitere Verbindung mit der Bahn Langwedel-Uelzen (an welche bis jetzt der westlich gelegene Anschluss bei Visselhövede stattfindet) gebracht.

6. Cassel-Volkmarsen. Der im Regierungsbezirk Cassel der Provinz Hessen-Nassau belegene Kreis Wolfhagen entbehrt fast noch jeglicher Eisenbahnverbindung. Durch die am 1. Mai 1890 in Betrieb genommene Nebenbahn von Warburg nach Arolsen wird zwar der genannte Kreis in seiner Nordwestecke durchschnitten; zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse des in politischer wie wirthschaftlicher Beziehung fast ganz auf den Regierungssitz Cassel angewiesenen Kreises ist diese Linie jedoch nicht ausreichend. Bei der weiten Entfernung der meisten Ortschaften des Kreises Wolfhagen von den Stationen der Linie Warburg-Arolsen und bei dem Umwege, den die Eisenbahn von Volkmarsen nach Cassel über Warburg-Hümme macht, ist der Verkehr im wesentlichen nach wie vor auf den Landweg, auf steile, mehrmals bergauf und bergab führende Strassen angewiesen. Es ist daher, um den Kreis Wolfhagen weiter dem Eisenbahnverkehr zu erschliessen, der Bau einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Cassel oder einem, etwa bei Ober-Vellmar an der Linie Cassel-Warburg belegenen Punkte über Wolfhagen nach Volkmarsen in Aussicht genommen, welche sich im wesentlichen als eine Abkürzungslinie darstellt.

Zum Schluss stellen wir nachstehend nach den Angaben der erwähnten Denkschriften die Längen der geplanten Lokalbahnen sowie die für dieselben aufzuwendenden Gesammtkosten, die Baukosten des Staats (im ganzen und für 1 km) und die der Interessenten zusammen und weisen darauf hin, dass für die Ausrüstungen der neuen Bahnen mit Betriebsmitteln im Gesetzentwurf im ganzen 5 241 000 *M.* vorgesehen sind.

Bezeichnung der Bahnlinien	Länge	Gesammtbaukosten	Kosten des Staats im ganzen	für 1 km	Leistungen der Interessenten an Grunderwerb
1. Lissa i/P-Wollstein	45, 4	3 648 000	3 240 000	71 400	408 000
2. Meseritz-Landsberg	45, 1	4 769 000	4 300 000	95 300	469 000
3. Sorau - Christianstadt	23, 8	1 820 000	1 640 000	68 900	180 000
4. Lauban-Marklissa .	10, 7	1 006 000	920 000	86 000	86 000
5. Walsrode-Soltau . .	26, 5	2 581 000	2 400 000	90 600	181 000
6. Cassel - Volkmarsen	39, 8	6 480 000	5 920 000	148700	560 000

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 615 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 729 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 27. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Ständige Tarifkommission.

In den Tagen des 12. und 13. Februar d. J. hat im Konferenzsaale des Potsdamer Bahnhofes in Berlin eine gemeinsame Sitzung der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten stattgefunden. Die Tagesordnung war eine sehr reichhaltige, da sie allein 24 Nummern enthielt; doch wurde für mehrere derselben die weitere Berathung bezw. Beschlussfassung vertagt, weil noch anderweite Erhebungen angestellt werden sollen. — Es wurden folgende Beschlüsse gefasst: Die Verpackungsvorschriften für Fleischwaaren wurden geändert. In das Verzeichniss der deckungsbedürftigen Güter sind aufzunehmen: 1. Manganchlorür, 2. Zinkvitriol, 3. Marmormehl, 4. Quarzmehl, 5. Amphibolin. Die Position „Flachs" des genannten Verzeichnisses wurde durch den Zusatz „gebrecht" klar gestellt. — Aus dem Verzeichniss der sperrigen Güter wurden gestrichen: Lattenkisten und Harrassen, wenn sie ineinander gesetzt sind. Die Frage, welche Gegenstände tarifarisch zu den Holzwaaren zu rechnen sind, wurde nach längerer Diskusion vertagt. Die im Spezialtarif III stehenden Salze wurden einer Neuordnung unterzogen. — Abgelehnt wurde 1. die beantragte Frachtermässigung für Feilenhärtepulver, 2. die Anstellung einer Enquete, welche ermitteln soll, ob die Versetzung von Futterstoffen nach Spezialtarif III dringenden Interessen der Landwirthschaft und des Mühlengewerbes entspricht, und zwar abgelehnt deswegen, weil man sich selbst von den mühsamstn Untersuchungen ein einigermaassen befriedigendes Resultat nicht versprechen

konnte. — Neu eingefügt in den Tarif wurden: 1. Säurewaschwasser (Rückstand der Rübölraffinerie) in den Spezialtarif III; 2. Thonerdehydrat in den Spezialtarif II, wenn für den Export bestimmt, in den Spezialtarif III; 3. Amphibolin, lose oder in Säcken, in den Spezialtarif III, wenn in Kisten, Fässern usw. verpackt, in den Spezialtarif II. Die bestehende Frachtermässigung für Zuchtvieh soll auch auf Pferde Anwendung finden. — Gemünztes Geld soll auch in Säcken verpackt befördert werden. Wird gemünztes Geld in einem Personenwagen befördert, so ist neben der Bezahlung von 12 Fahrkarten I. Klasse die $1^1/_2$fache Eilgutfracht nur für das wirkliche Gewicht zu erheben.

Die Tarifbestimmungen für Eisenbahnfahrzeuge wurden in mehreren Punkten abgeändert.

Preussen: Tarifreform.

Das Abgeordnetenhaus berieth am 27. v. Mts. den vom Abg. Broemel eingebrachten Antrag: „Die Regierung zu ersuchen, die bestehenden Personen-, Gepäck- und Gütertarife einer Reform zu unterziehen, welche durch Ermässigung der Tarifsätze und Vereinfachung des Tarifsystems die Preussischen Staatsbahnen für die wirthschaftlichen Interessen des Landes in erhöhtem Maasse nutzbar macht." Nach kurzer Debatte, in welcher Abg. Broemel u. a. auch den gegenwärtig der Begutachtung verschiedener Körperschaften vorliegenden neuen Personentarif-Entwurf kritisirte, ging das Haus zur Tagesordnung über.

Der ständige Ausschuss des Bezirks-Eisenbahnrathes in Köln stimmte nach einer Mittheilung der „Fr. Ztg." im allgemeinen der Herabsetzung des Personentarifs zu, sprach indess den Wunsch aus, die IV. Wagenklasse möge für die Industriebezirke und die Nähe grosser Centren erhalten und der Tarif der II. Klasse nicht erhöht werden.

Betriebsergebnisse im Monat Januar d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Januar d. J. ergibt für die 67 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 471,51 Kilometer, folgendes: Im Monat Januar d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 34 Bahnen mit zusammen 3 259,69 km höher und bei 33 Bahnen mit zusammen 33 211,82 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Januar d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 39 Bahnen mit zusammen 28 914,82 km höher und bei 28 Bahnen mit zusammen 7 556,69 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Januar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 *M.* (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 *M.* Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 118,83 km, so dass auf je 1 km 192 375 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Januar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 507 868 829 *M.* (253 997 500 *M.* Stammaktien, 71 507 000 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 182 364 329 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 2 934,93 km, so dass auf je 1 km 173 043 *M.* entfallen.

Verladung und Beförderung von lebenden Thieren.

Durch die vom Bundesrath beschlossenen und durch den Reichskanzler am 17. Juli 1879 veröffentlichten Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen ist angeordnet, dass die Thiere nicht geknebelt und in Säcken, Käfigen, Kisten oder ähnlichen Behältern nur dann zur Beförderung zugelassen werden dürfen, wenn diese Behälter hinlänglich geräumig und luftig sind.

Auf den Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen ist hierzu die Anordnung getroffen worden, dass, wenn Sendungen von Thieren in Käfigen und dergleichen unterwegs ein nennenswerthes Stilllager erfahren, die Stationen für die Tränkung und nöthigenfalls für die Fütterung der Thiere Sorge zu tragen haben. Die baaren Auslagen für das Futter werden auf die Sendung nachgenommen, dagegen darf für die Mühewaltung der Bediensteten eine Anrechnung nicht stattfinden. Auf Anregung des Vorstandes des Verbandes der Thierschutzvereine des Deutschen Reichs zu Köln ist das Reichs-Eisenbahnamt mit sämmtlichen Bundesregierungen, denen Eisenbahnverwaltungen unterstellt sind, wegen Verallgemeinerung dieser Einrichtung in Unterhandlung getreten und ist dadurch erreicht worden, dass nunmehr auf sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen bei der Beförderung von Thieren in Käfigen usw. in gleicher Weise wie auf den Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen verfahren werden wird. Gleichwohl wird es sich für die Versender empfehlen, etwaige Wünsche in Bezug auf die Tränkung und Fütterung der Thiere durch Aufschriften an den Käfigen oder durch Vermerk in den Frachtbriefen zum Ausdruck zu bringen, wie dies in vielen Fällen schon jetzt geschehen ist. Eine besondere Gewähr werden nach dem „Reichsanzeiger" die Eisenbahnverwaltungen durch diese Fürsorge nicht übernehmen, vielmehr bleiben in dieser Beziehung die gegenwärtigen Bestimmungen über die Haftpflicht in Geltung.

Oldenburg: Aus dem Landtage.

Der Landtag bewilligte in der Sitzung vom 23. Februar d. J. die von der Staatsregierung geforderten 650 000 *M.* für Herstellung weiterer Pier- und sonstiger Anlagen in Nordenham (vergl. Nr. 10 S. 97 d. Ztg.) und 455 000 *M.* für den Bau einer vollspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Nordenham nach Blexerdeich.

Eröffnungen von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Hamburg-Harburg belegene Station Wilhelmsburg für den Personenverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. d. Mts. sind eröffnet worden:

a) die an der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde belegene Haltestelle Seebach, welche bisher nur der Abfertigung von Personen und Gütern in Wagenladungen diente, auch für den Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Privatdepeschen-Verkehr;
b) der an der Bahnstrecke Corbetha-Leipzig belegene Haltepunkt Gross-Miltitz und der an der Bahnstrecke Merseburg-Mücheln belegene Haltepunkt Niederbeuna, welche beide bisher nur der Abfertigung von Personen und Gepäck dienten, als Haltestellen für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr;
c) der an der Bahnstrecke Sangerhausen-Erfurt belegene Haltepunkt Voigtstedt, welcher bisher nur der Abfertigung von Personen und Gepäck diente, als Haltestelle für den Eilstückgutverkehr;
d) der an der Bahnstrecke Cottbus-Sorau belegene Haltepunkt Tzschecheln, welcher bisher nur der Abfertigung von Personen, Gepäck und Frachtstückgut diente, auch für den Eilstückgutverkehr und
e) die an der Bahnstrecke Halle-Erfurt belegene Haltestelle Ossmannstedt, welche bisher nur der Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern diente, auch für den Viehverkehr.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Infolge Vereinigung der Dienststellen auf dem Personenbahnhofe zu Dortmund (B. M. und K. M.) erhält derselbe vom 1. April d. J. ab für den Personen- und Gepäckverkehr die Bezeichnung „Dortmund", die bisherige Nebenbezeichnung desselben mit B. M. und K. M. fällt bezüglich dieses Verkehrs vom genannten Tage ab fort.

Schliessung von Stationen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 1. April d. J. wird der gesammte Frachtgüterverkehr auf die neuen Bahnanlagen bei Düsseldorf übergeleitet werden. An dem bezeichneten Tage wird die Station Düsseldorf B. M. für den Frachtgutverkehr geschlossen. Die Abfertigung von Eilgütern, ferner von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, soweit deren Ablieferung bei den Gepäckabfertigungsstellen bezw. als Eilgut erfolgt, verbleibt bis auf weiteres auf dem Bahnhofe Düsseldorf B. M. — Der Verkehr von und nach dem Rheinwerft daselbst wird von dem genannten Tage ab durch die Station Düsseldorf-Bilk vermittelt. Am 1. April d. J. wird ferner die Station Rath B. M. für den Güter- und Eilgutverkehr, wie auch für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren geschlossen (vergl. Bekanntmachung in Nr. 15 S. 152 d. Ztg.).

Infolge der Umgestaltung der Bahnhofsanlagen bei Düsseldorf ist die Station Gerresheim Rh. am 1. d. Mts. auch für den gesammten Güterverkehr geschlossen und somit ganz ausser Betrieb gesetzt worden. Von diesem Zeitpunkt ab werden Güter von und nach Gerresheim nur auf der an der Strecke Düsseldorf-Haan belegenen Station Gerresheim angeliefert bezw. abgenommen.

Vorarbeiten.

Die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten ist ertheilt worden:

1. einem in Woldegk gebildeten Komitee für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Blankensee über Woldegk nach Strasburg in der Uckermark bezüglich des Preussischen Staatsgebietes und

2. dem in Brotterode zusammengetretenen Komitee für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Liebenstein nach Brotterode innerhalb des Preussischen Staatsgebietes.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Wie die „B. B.-Ztg." vernimmt, lässt sich der Abschluss des Vorjahres schon soweit übersehen, dass mit einiger Sicherheit auf eine Dividende von 4% für 1890 gerechnet werden kann.

Frankfurter Gütereisenbahn.

Die Generalversammlung genehmigte den Abschluss und die Vertheilung einer Dividende von $5^1/_2$ %.

Inbetriebnahme des Verbindungsgeleises Stolberg Rh.-Stolberg-Velau.

Am 13. Februar d. J. ist die Bahnstrecke Eschweiler-Aue-Stolberg-Velau, Direktionsbezirk Köln (linksrh.), ausser Betrieb gesetzt und das neu hergestellte Verbindungsgeleis Stolberg Rh.-Stolberg-Velau in Betrieb genommen worden.

Benennung der Rheinbrücke bei Duisburg.

Für die von Kilometer 12,79 bis 13,29 der Strecke Oppum-Hochfeld bestehende Rheinbrücke ist im amtlichen Schriftwechsel allgemein die Bezeichnung „Rheinbrücke bei Duisburg" in Anwendung zu bringen. Die ferner gebräuchlichen Benennungen „Hochfelder Brücke", „Duisburger Brücke" und dergleichen sind zu vermeiden.

Frankfurter Strassenbahn.

Die Aktionäre der Gesellschaft werden auf den 7. d. Mts. nach Brüssel zu einer ausserordentlichen Generalversammlung eingeladen, auf deren Tagesordnung der Vertragsentwurf mit der Stadt Frankfurt a/M. wegen Erweiterung der jetzigen Konzession steht.

Magdeburger Strassenbahn.

Nach dem Jahresbericht für 1890 wurden befördert 7 375 202 Personen und dafür 819 125 *M.* gegen 772 433 *M.* im Vorjahre vereinnahmt. Den Mehreinnahmen stehen entsprechende Mehrausgaben gegenüber. Die Gesellschaft besass Ende des Berichtsjahres 283 Pferde und 100 Personenwagen. Der Rohüberschuss beziffert sich auf 820 525 *M.* Hiervon gehen ab die gesammten Unkosten, Steuern usw., ferner 189 486 *M.* für Abschreibungen, 17 114 *M.* für gewöhnliche Gewinnantheile und 6 100 *M.* für den Reservefonds. Die Aktionäre erhalten 9 % Dividende.

Potsdamer Strassenbahn.

In der am 24. v. Mts. abgehaltenen Aufsichtsrathssitzung wurde beschlossen, der Generalversammlung ebenso wie im Vorjahre eine Dividende von $5^1/_2$% für die umgewandelten Aktien vorzuschlagen.

Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.

Das in 1890 erzielte günstige Resultat verdankt die Gesellschaft nach dem Geschäftsbericht einer lebhaften Entwickelung des Verkehrs, günstigen Witterungsverhältnissen, namentlich in den ersten Monaten des Jahres, sowie allgemein billigen Futterpreisen und vortheilhaften Maisabschlüssen. Es wurden 19 193 192 Personen befördert, welche eine Einnahme von 2 147 799 *M.* (1889: 1 947 822 *M.*) brachten. Im Betriebe waren täglich durchschnittlich 128,4 Wagen gegen 121,3 im Vorjahre. Der durchschnittliche tägliche Pferdebestand stellt sich auf 1 379 Pferde. Das Gehalt- und Lohnkonto im Betrage von 515 846 *M.* ergibt eine Mehrausgabe gegen das Vorjahr von 44 106 *M.* Die Gesammteinnahmen betrugen 2 206 949 *M.*, die Gesammtausgaben 1 474 541 *M.* Es ergibt sich mithin ein Rohgewinn von 732 408 *M.*, wovon 323 007 *M.* zu Abschreibungen verwendet wurden. Die Dividende beträgt $12^1/_3$ %.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Gesellschaft.

Der Aufsichtsrath schlägt die Vertheilung einer Dividende von 8% (gegen 11% im Vorjahre) vor, nach Abschreibungen von 3 Millionen Mark und Ausstattung der Reserve des Assekuranzkontos mit 500 000 *M.*

Der Neubau des Oder-Spreekanals.

Nachdem bereits im Juli 1889 die erste Strecke des Oder-Spreekanals vom Seddiner See bis Fürstenwalde dem öffentlichen Verkehr übergeben worden, konnte, nach Vollendung der drei grossen Schleusen bei Fürstenberg, sowie der Erdarbeiten auf der Strecke von Müllrose bis zur Oder bei Fürstenberg, im November 1890 die vollständige Wasserverbindung von der Oder bei Fürstenberg über Müllrose und Fürstenwalde nach dem Seddiner See bezw. Köpenick und Berlin hergestellt werden. Die amtliche Eröffnung der gesammten Kanalstrecke wird jedoch erst zum 1. Mai 1891 erfolgen, theils um noch erforderliche Nacharbeiten bei Fürstenberg ohne Störung durch den Schifffahrtsbetrieb ausführen zu können usw.

Die Herstellung dieser neuen Wasserverbindung ist für den Handel und Verkehr insofern eine besonders wichtige, als es durch die grösseren Abmessungen der Schleusen und Brücken und die grössere Tiefe des Fahrwassers nunmehr Fahrzeugen bis zu 8 000 Ctr. Tragfähigkeit möglich sein wird, von Breslau bezw. Oberschlesien nach der Mark bezw. Berlin und Hamburg zu gelangen, was auf den bis dahin vorhandenen Verbindungen zwischen Oder und Spree, dem Friedrich Wilhelms- und dem Finowkanal nicht möglich war.

Ferner ist im Jahre 1890 die Kanalisirung der Unterspree von Berlin bis Spandau, und die Verbreiterung und Vertiefung des Sacrow-Paretzer Kanals, sowie die Stromregulirung der unteren Havel von Plaue bis Havelberg fertiggestellt worden, so dass auch die Schifffahrt von Berlin abwärts bis Magdeburg bezw. Hamburg hierdurch eine wesentliche Verbesserung erfahren hat.

Deutschlands Getreidehandel im Jahre 1890.

In Deutschland haben die Eisenbahnen im Getreidehandel eine grosse Aufgabe bei der Versorgung des Bedarfs zu vollziehen gehabt. Die fehlende Wasserzufuhr musste durch Bahnbezug gedeckt werden, und da von auswärts überhaupt wenig bezogen werden konnte, so musste fast allein die inländische Ernte die Aufgabe lösen. Deutschland hat seit Beginn des Erntejahres (vom 1. Juli bis 31. Dezember 1890) eingeführt: 3 784 618 Doppelcentner Weizen, 4 227 304 D.-Ctr. Roggen, 4 221 657 D.-Ctr. Gerste und 756 786 D.-Ctr. Hafer, gegen den gleichen Zeitraum in 1889: 2 754 197 bezw. 5 258 476 bezw. 3 023 996 und 1 547 704 D.-Ctr., im zweiten halben Erntejahre vom 1. Januar bis 30. Juni 1890 in Doppelcentnern: 2 938 826 Weizen gegen 2 414 615 in 1889), 4 534 840 Roggen (gegen 5 338 829 in 1889), 3 127 913 Gerste (gegen 2 490 000 in 1889) und 1 119 330 Hafer (gegen 1 032 336 in 1889).

Aus Württemberg.

Expressgutverkehr auf den Württembergischen Staatseisenbahnen.

Am 1. November 1882 ist als neue Art der Güterbeförderung für den Bereich der Württembergischen Staatsbahnen der Expressgutverkehr eingeführt worden, welcher inzwischen auf den direkten Verkehr mit Stationen der Kirchheimer und Ermsthalbahn, der Badischen und Bayerischen Staatsbahnen, der Pfälzischen und Main-Neckarbahn ausgedehnt wurde. Als Expressgut können Gegenstände jeder Art aufgegeben werden und es erfolgt die Einlieferung bei den Gepäckstellen; der Beigabe eines Frachtbriefs bedarf es nicht, vielmehr genügt eine Adresse auf der Sendung selbst; einen wesentlichen Vortheil bietet die Raschheit der Beförderung, die mit dem nächsten auf die Auflieferung verkehrenden Schnell- oder Personenzug ausgeführt wird, wenn die Aufgabe bei der Gepäckstelle spätestens 15 Minuten vor Zugabgang erfolgt ist. Sofort nach Eintreffen der Sendung am Bestimmungsort kann das Gut durch den Adressaten in Empfang genommen werden. Wird die Sendung nicht abgeholt, so erfolgt die Zustellung in der Wohnung des Empfängers am Stationsorte durch Bedienstete der Eisenbahnverwaltung, und zwar in der Regel alsbald nach der Ankunft des Guts und unter Ansatz der Bestellgebühr für Eilgut. Für die Berechnung der Fracht ist der Tarif für Reisegepäck maassgebend. Der Expressgutverkehr hat seit dem Jahr 1882 von Jahr zu Jahr zugenommen, im Jahr 1883/84 betrug das Gewicht der beförderten Expressgüter 467 845 kg, die erhobene Fracht 13 556 *M.*, im Jahre 1889/90 das Gewicht 1 824 315 kg, die Fracht 48 282 *M.* Es darf angenommen werden, dass die am 1. Januar d. J. für die Württembergischen Staatsbahnen erfolgte Herabsetzung der Taxe eine weitere Steigerung des Verkehrs in Expressgütern nach sich ziehen wird.

Aus Frankreich.

Der Seekanal zwischen Rouen und Paris.

Am 14. Februar d. J. ist unter Vorsitz des Bautendirektors Alphand in Paris, der vom Minister der öffentlichen Arbeiten zur Begutachtung des eingereichten Kanalentwurfs eingesetzte Ausschuss zusammengetreten. Ueber den Entwurf (vgl. Nr. 79, Jahrg. 1890 d. Ztg.) haben sich 71 Handelskammern ausgesprochen, und zwar 36 gegen, 22 für, 10 fernere auch für — aber unter gewissen Einschränkungen, endlich 3 gleichgültig gegen das Unternehmen; die Gegner desselben sind namentlich in den Handelskammern der Kanalhäfen (Dünkirchen, Calais, Boulogne, Le Treport, Dieppe, Le Havre, Honfleur, Caen, Cherbourg), ferner in den Häfen des Atlantischen Ozeans (Saint-Nazaire, Nantes, Rochefort, Bordeaux), aber auch im Binnenlande und an der Südküste (Lille, Rouen, Elbeuf, Laval, Angoulême, Roanne, Avignon, Narbonne) zu suchen. Die Freunde des

Unternehmens finden sich ausser in Paris besonders in den Handelskammern des Südens (Chalon-sur-Saône, Mâcon-Charolles, Lyon, Marseille, Nizza, Toulouse), sowie im Innern und selbst an der Westküste (Le Mans und Quimper). Die in den Ansichten der Handelskammern vorwiegende Feindschaft gegen die Seehafenstellung von Paris findet sich noch schärfer ausgeprägt in den Aussprüchen des Gemeinderaths von Rouen, sowie des Generalraths des Departements Seine-Inferieure; dagegen befindet sich die Hochburg und Stütze des Unternehmens in der Bevölkerung von Paris, von der 99 004 Stimmen für und nur 214 gegen dasselbe abgegeben sind. Zu den Befürwortern in Paris gehören u. a. der Generalrath des Seinedepartements, die Handelskammer und die Gemeinderäthe der Vororte; unter den Pariser Gegnern ragen hervor die Westbahngesellschaft, die Rechtskammer für Binnenschifffahrt (chambre syndicale de la marine), die Berufsgenossenschaft der Französischen Flussschiffer (syndicat professionel des mariniers de France), die Nationale Packetfahrt-Gesellschaft (compagnie de navigation des messageries nationales), die Bugsir- und Schleppschifffahrts-Aktiengesellschaft der Oise (société anonyme de touage et de remorquage de l'Oise), die Bugsirgesellschaft der Ober-Seine und der Oise (compagnie anonyme de touage de la Haute-Seine et de l'Oise), die Bugsir- und Frachtschifffahrtsgesellschaft der Seine (compagnie de touage et de transports de la Seine), die Conflans-Meer-Bugsirgesellschaft (compagnie de touage de Conflans à la mer) und die Schifffahrtsgesellschaft Havre-Paris-Lyon.

Die von den Befürwortern des Unternehmens geltend gemachten Gründe bewegen sich im wesentlichen in den von dem Urheber Bouquet de la Grye vorgezeichneten Geleisen, so dass deren Anführung wohl unterbleiben kann. Die gegen den Seekanal erhobenen Einwände zeigen einen zweifachen Gedankengang; im einen Falle geht man davon aus, dass alle Angaben und Berechnungen der Konzessionswerber richtig sind, und man erhebt alsdann den Einwurf, dass Paris auf Kosten des ganzen übrigen Landes noch mehr als bisher begünstigt werde. In Paris werde sich eine Bevölkerung von 4 bis 5 Millionen (der achte Theil von ganz Frankreich) ansammeln und das Land in drückende Abhängigkeit von der Hauptstadt gerathen. Die Küstenbevölkerung, aus der die beste Ersatzmannschaft für die Kriegsflotte stamme, werde nach Paris strömen und die Wehrkraft zur See darunter leiden. Es sei nicht zu rechtfertigen, dass der Verkehr von seinen naturgemässen Wegen abgelenkt werde und die Kanal-, selbst die Ozeanhäfen sich dem Untergange preisgegeben sähen, um in Paris einen Stapelplatz für ganz Frankreich zu schaffen. Infolge dieses Unternehmens müssten weit wichtigere Aufgaben, wie die Verbesserung der Seehäfen, der Loire-Garonnekanal und der Seekanal durch Südfrankreich, verschoben werden, weil die Gelder durch den Seinekanal in Anspruch genommen würden. Der direkte Wasserverkehr begünstige die Einfuhr ausländischer Waaren und Gewerbeerzeugnisse zum Schaden des Französischen Handels- und Gewerbestandes, namentlich werde die Kohle aus dem Nord- und dem Departement des Pas de Calais in Paris und Umgegend vollständig verdrängt werden. Den Rhedern würden durch die Schwierigkeit der Schifffahrt auf dem Seinekanal infolge der Schleusen und Drehbrücken höhere Kosten erwachsen. Die Lage vieler Anwohner der Seine werde durch die Verlegung des Flusslaufes in gesundheitlicher und wirthschaftlicher Beziehung verschlechtert werden. Der Seekanal werde fast nur den Ausländern, deren Flagge in den Kanalhäfen ganz bedeutend überwiege, Vortheil bringen und zum Nutzen der Ausländer die Französische Flussschifffahrt lahm gelegt werden, die überdies befürchten müsse, dass mit der Zeit auch auf sie die der Kanalgesellschaft zugestandenen Abgaben ausgedehnt werden. Der lebhafte Eisenbahnverkehr, der sich auf den Westbahnlinien im Seinethale abspiele, werde durch die Drehbrücken behindert und gefährdet; überdies sei auch die Herstellung neuer Bahnhöfe infolge der Geleisverlegungen erforderlich, wodurch sich höhere Betriebskosten ergeben. Die Einnahmen des Staatsschatzes würden Einbussen erleiden einerseits durch den Verkehrsrückgang der Westbahn, die infolge dessen die Zinsengewähr des Staates in höherem Maasse werde in Anspruch nehmen müssen, und andererseits durch den Verlust der von der Gesellschaft geforderten, bisher vom Staate bezogenen Hafenabgaben der den Kanal benutzenden Schiffe. Schliesslich sei auch die in Aussicht gestellte grössere Vertheidigungskraft des Seinethales ein Trugbild, da ein Fluss von 6,50 m Tiefe nicht schwerer zu überschreiten sei, als ein solcher von 3 m.

Eine zweite Gruppe von Gegnern sucht die Unrichtigkeit der Anschläge nachzuweisen und begründet ihre Ablehnung in folgender Weise: Die in Aussicht genommene Tiefe von 6,50 m sei nicht ausreichend, um allen Hochseeschiffen das Hinaufgehen bis Paris zu gestatten; bei Berechnung der Fahrzeit sei nicht genügend Rücksicht auf die Schleusen genommen. Ueberdies werde auch nach Herstellung des Kanals die Flussschifffahrt ungeachtet der Umladung die Waaren billiger nach Paris befördern, als die Hochseeschiffe. Aus diesen Gründen sei die Zahl der die Seine hinaufgehenden Schiffe viel zu hoch veranschlagt, so dass auf eine Verzinsung des angelegten Kapitals nicht gerechnet werden könne. Dadurch ergebe sich aber offenbar eine Vergeudung des Nationalvermögens, die vom Staate nicht zugegeben werden dürfe. Wahrscheinlich werde die Gesellschaft, indessen das Unternehmen gar nicht aus eigenen Mitteln zu Ende führen können und der Staat werde unter dem Drucke der Pariser Bevölkerung das Werk vollenden, dazu aber Mittel verwenden müssen, die zu anderen wichtigeren Zwecken nöthig sind.

Der mit der Prüfung der Frage betraute Ausschuss hat diese Einwände indessen theils als nicht stichhaltig, theils als überwogen durch die zu erwartenden Vortheile erachtet und sich einstimmig für den Entwurf ausgesprochen. Damit scheint derselbe auch gesichert zu sein, denn es ist kaum zu erwarten, dass sich die Volksvertretung diesem der Verherrlichung und dem weiteren Gedeihen der geheiligten Hauptstadt gewidmeten Werke widersetzen werde.

Fahrpreis-Ermässigung für Kinder und Arme.

Die neuerdings einheitlich gestalteten Fahrpreise für Kinder und Arme (vgl. Nr. 92, Jahrg. 1890 d. Ztg.) sind nach einem Rundschreiben des Ministers des Innern vom 28. Januar d. J. folgendermaassen festgesetzt: a) Kinder oder Zöglinge in Begleitung einer Amme, eines Kindermädchens, eines Erziehers oder einer Erzieherin zahlen sowohl für die Hin- als für die Rückfahrt im Alter von 3 bis 7 Jahren ein Viertel, im Alter von 7 bis 21 Jahren ebenso wie die Begleitperson die Hälfte des gewöhnlichen Tarifs; b) Arme, die auf der Eisenbahn nach ihrem Geburts- oder Wohnort zurückkehren oder Arbeit suchen wollen, geniessen gegen Vorzeigung einer Bescheinigung der zuständigen Behörde eine Ermässigung von 50% des gewöhnlichen Tarifs.

Orléansnetz.

Die Regierung hat mit der Orléansbahngesellschaft einen noch der Genehmigung der Volksvertretung unterliegenden Vertrag abgeschlossen, durch den die Gesellschaft die Konzession für 19 Neubaulinien von zusammen 730 km Länge erhält, und zwar endgültig für die 4 Linien: Saint-Eloi-Pauniat, Gouttières-Letrade, Ribérac-Montmoreau und von Confolens nach der Bahn Civray-Le Blanc; unter Vorbehalt der Gemeinnützigkeitserklärung für die 15 Linien: Libourne-Langon (von der die Hälfte der Südbahn konzessionirt ist), Beaune-la-Rolande-Etampes, Limours-Dourdan, Bort-Neussargues, Bourganeuf-Felletin, Felletin-Ussel, Tulle-Aurillac, Uzerche-Tulle, Uzerche-Bugnat, Saint-Aignan-Blois, Cahors-Moissac, Villeneuve-sur-Lot-Falgueyrat, Ruffec-Epideuil, Confolens-Bellac, Lavaud-Franche-Evaux und Le Dorat-Magnac-Laval. Für 267 km ist die Vollspur, für 410 km die Meterspur und für 53 km eine Spurweite von 70 cm in Aussicht genommen. Ausserdem ist genehmigt worden, dass die als Vollspurbahnen konzessionirten Linien Le Blanc-Argent und Argenton-la Châtre (zusammen 208 km) mit Meterspur gebaut werden dürfen.

Behufs Herabdrückung der Betriebskosten für die wenig einträglichen Linien hatte die Orléansbahn auf ihnen vor mehreren Jahren sogenannte leichte Züge und einen vereinfachten Bahnhofsdienst eingerichtet, doch waren diese Nebenbahnen den Oberbetriebsinspektionen und Bahnbezirken, in die das Orléansnetz zerfällt, zugetheilt. Man glaubte, dass diese Linien noch einfacher würden betrieben werden können, wenn man nicht nur den Betriebs-, sondern auch den Bahnunterhaltungsdienst der Leitung eines einzigen Oberbeamten anvertraute und ihm lediglich die Vereinfachung des Betriebes der Nebenbahnen als Aufgabe stellte, während die wichtigen Fragen des Verkehrsdienstes von den Beamten des Hauptbahnnetzes erledigt werden sollen. Diese Einrichtung hat man am 1. Februar d. J. auf den 236 km umfassenden, um Le Blanc gruppirten fünf Linien nach Port-de-Piles, Châtellerault, Poitiers, Montmorillon und nach Argenton eingeführt.

Gemeinnützigkeitserklärung von Bahnlinien.

Für gemeinnützig sind erklärt worden, die im Departement Finisterre gelegenen, 103 km umfassenden und mit Meterspur zu bauenden Lokalbahnen: 1. Brest-Bambezellec-Guilers-Saint-Renan-Plourin-Ploudalmézeau, 2. Brest-Gouesnou-Plabennec-Plouvien-Lannilis, 3. Landerneau-Plouédern-Tremaouézan-Ploudaniel-Lesneven-Plouider-Goulven-Plounécur-Trez, und 4. Douarnenez-Poullan-Pont-Croix-Audierne. Das den Konzessions-Inhabern Joly, Gebrüder Beldant und Baërt Söhne gewährleistete Anlagekapital ist auf 43 292 Frcs. für das Kilometer festgesetzt und kann noch um die Bauzinsen, sowie um die Betriebsfehlbeträge während der Bauzeit, jedoch höchstens um $7^1/_2$% vermehrt werden; keinenfalls darf aber die jährliche Belastung des Staatsschatzes mehr als 100 000 Frcs. betragen.

Ermässigung der Personen- und Eilguttarife.

Am 3. Februar d. J. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten im Ministerrathe angekündigt, dass die mit den Gesell-

schaften angeknüpften Unterhandlungen wegen Ermässigung der Personen- und Eilguttarife infolge der in Aussicht genommenen Abschaffung der darauf ruhenden Steuer (vgl. Nr. 3 des lfd. Jahrg. d. Ztg.), abgesehen von einigen Einzelheiten, zum Abschluss gediehen sind. Die Wirkung dieser Maassregel wird sich (bei Annahme einer Entfernung von 100 km) in der Weise äussern, dass der Fahrpreis in der I. Klasse von 12, 30 auf 11 Frcs. (um 9%), in der II. Klasse von 9, 20 auf 7, 55 Frcs. (um 18%) und in der III. Klasse von 6, 75 auf 4, 90 Frcs. (um 27%) ermässigt wird. Die Rückfahrkarten werden mit einer Ermässigung von 17 $^1/_2$% des doppelten Preises einer einfachen Fahrkarte zwischen sämmtlichen Französischen Bahnhöfen erstellt und betragen künftig für eine Entfernung von 100 km in der I. Klasse 18, 15 statt 18, 45 Frcs., in II. Klasse 12, 45 statt 13, 80 Frcs. (10% weniger) und in der III. Klasse 8, 10 statt 10, 15 Frcs. (20% weniger). Die Herabsetzung ist bei den Rückfahrkarten nicht so fühlbar wie bei einfachen Fahrkarten, weil die Rückfahrkarte z. Zt. um 20% anstatt wie künftig nur um 17 ½ % gegenüber dem doppelten Preis der einfachen Fahrkarte ermässigt ist. Bezüglich der als Eilgut beförderten Esswaaren, Obst und Frühgemüse verzichtet der Staat auf seinen Steuerzuschlag von 23, 2% und die Gesellschaften sind bereit, ein gleichwerthes Opfer zu bringen. Der infolge dieser Ermässigungen zu erwartende Ausfall ist für den Staat auf 36 000 000 und für die Gesellschaften, falls keine Verkehrssteigerung eintritt, auf etwa 15 000 000 Frcs. veranschlagt.

Strassenbahn Roubaix Tourcoing.

Die Französische Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen (compagnie française des voies ferrées économiques) hat von der 1882 in Konkurs gerathenen Strassenbahn-Gesellschaft Roubaix-Tourcoing deren Linie mit dem gesammten Zubehör erworben.

Todtenschau.

Ingenieur Adolf Wenger, Erfinder einer durchgehenden Bremse, ist gestorben. Elsässer von Geburt, besuchte Wenger 1863—1865 die Polytechnische Schule, war einige Zeit in einer Tabakfabrik beschäftigt und trat dann in den Dienst der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft, wo er eine jetzt zwischen Paris und Marseille verkehrende Schnellzuglokomotive konstruirte.

Aus Asien.

Kleinasien.

Die Ottomanisch-Anatolische Eisenbahngesellschaft (Société du chemin de fer Ottoman d'Anatolie) hat auf Grund der am 18. Januar 1890 veröffentlichten Uebersicht ihrer Geschäftslage (vergl. Nr. 9 des Jahrg. 1890 d. Ztg.) am 12. Januar d. J. durch die Deutsche Bank, die Dresdner Bank, die Deutsche Vereinsbank und die Württembergische Vereinsbank weitere 16 320 000 ℳ = 800 000 £ = 20 000 000 Frcs. ihrer 5 % Schuldverschreibungen zum Preise von 87, 50 % zuzüglich laufender Stückzinsen vom 1. Oktober 1890 bis zum Abnahmetage zur Zeichnung auflegen lassen.

Die Roheinnahmen der Gesellschaft betrugen auf der 93 km langen Strecke Haïdar-Pascha-Ismidt im Januar 1890 = 55 756, 80 Frcs. (also 9 406, 63 Frcs. mehr als im gleichen Monat des Vorjahres), im Februar 42 373, 62 (+ 4 841, 46) Frcs., im März 49 261, 52 (+ 9 100, 76) Frcs, im April 59 271, 13 (+ 8 350, 38) Frcs. und im Mai 75 034, 40 (+ 12 708, 21) Frcs. Am 9. Juni 1890 wurde die erste etwa 40 km lange Theilstrecke der Ismidt-Angorabahn von Ismidt bis Adabazar eröffnet und die Roheinnahmen der Gesellschaft betrugen seitdem für die 134 km lange Strecke Haïdar-Pascha-Ismidt-Adabazar im Juni 1890 = 100 934, 62 (+ 22 524, 13) Francs, im Juli 110 976, 65 (+ 30 840, 41) Frcs., im August 135 267, 25 (+ 45 227, 33) Frcs., im September 153 200, 64 (+ 58 595, 37) Frcs. und im Oktober 129 824, 22 (+ 48 922, 36) Frcs. Hiernach betrug die bis Ende Oktober 1890 erzielte Roheinnahme 911 900, 85 Frcs., also 8 113 Frcs. für das Kilometer in 10 Monaten, was einer kilometrischen Jahreseinnahme von 9 700 Frcs. entsprechen würde.

Der Betrieb der Bahn hat im Jahre 1889 5 043 Frcs. für das Kilometer gekostet; zur Deckung dieser Kosten sowie zur Verzinsung und Tilgung aller vorgesehenen Schuldverschreibungen genügt nach den bisherigen Erfahrungen eine Jahresroheinnahme von etwa 12 100 Frcs. für das Kilometer. Da nun die in den Zehnten bestellte Regierungsgewähr im Jahre 1889 bereits 3 600 000 Frcs. = etwa 6 240 Frcs. für das Kilometer betragen hat, so würde zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen schon eine Jahresbetriebseinnahme von 5 870 Francs für das Kilometer genügen, während dieselbe für die ersten 10 Monate des Jahres 1890 bereits 8 113 Frcs. für das Kilometer erreichte.

Auf das 36 720 000 ℳ = 1 800 000 £ = 45 000 000 Frcs. betragende Gesellschaftskapital sind gegenwärtig 30 % eingezahlt. Für 1889 hat die Gesellschaft auf ihr damals mit 20 % eingezahltes Aktienkapital einen Gewinn von 5 % bezahlt; für 1890 ist der Gewinn ebenfalls auf 5 % für das gegenwärtig eingezahlte Aktienkapital zu veranschlagen.

Neuerdings hat die Gesellschaft durch Kaiserlichen Erlass die Konzession für Einführung ihrer Bahn von Haïdar-Pascha bis Skutari sowie für den Bau eines Bahnhofs, eines Hafens und von Landungsbrücken in Skutari erhalten.

Konzessionsgesuche sind eingegangen;

1. von der Eisenbahngesellschaft Smyrna-Aïdin für eine Fortsetzung ihrer Bahn von Aïdin nach Konieh, und
2. von der Eisenbahngesellschaft Smyrna-Cassaba für eine Verlängerung ihrer Bahn nach Afion-Kara-Kissar und Koniah.

Ueber die geplante Eisenbahn Samsun-Siwas (vergl. Nr. 99 S. 972 Jahrg. 1890 d. Ztg.) hat das „Bulletin de la Chambre de commerce française de Constantinople" aus Samsun folgenden Bericht erhalten: Jeder erwartet mit sehr gerechtfertigter Ungeduld, dass die Konzession, die Herrn C. Cotard das Recht zum Bau einer Vollspurbahn von Samsun nach Siwas ertheilen soll, vollendete Thatsache wird. Jüngst kündigten schlecht unterrichtete Türkische Zeitungen an, dass der Kaiserliche Erlass veröffentlicht sei, und die Folge war, dass der Preis des in der Stadt zu verkaufenden Grundeigenthums in einigen Tagen in ziemlich fühlbarem Verhältniss in die Höhe gegangen ist. Das Spekulationsfieber scheint viele Grundeigenthümer ergriffen zu haben, die nun bei der Ungewissheit, in der sie sich bezüglich der Richtungslinie der Bahn befinden, ganz ungeheure Preise im Vergleich zu den vor 3 Jahren geforderten verlangen. In der That wird das Grundeigenthum an dem Tage, wo der Erlass unterzeichnet und damit das Schicksal der Bahn entschieden wird, einen bedeutenden Mehrwerth erhalten; es bedarf übrigens nicht der Erwähnung, dass an jenem Tage für Samsun und das von der Bahn durchschnittene Gebiet in kurzer Zeit ein Wechsel der wirthschaftlichen Lage eintreten wird. Eines der fruchtbarsten Länder, das sich im Alterthum rühmte, Roms Kornkammer zu sein, hat Kleinasien nichts von seinem alten Rufe eingebüsst; dem Ackerbau fehlt es im Innern nicht an Arbeitskräften. Was aber diesem so reichen Lande mangelt, sind Strassen, die dem Ackerbauer gestatten, die Frucht seiner Arbeit auszuführen und zu verkaufen; denn entmuthigt dadurch, dass er die Ernte, die ihm seine Aussaat verschaffen könnte, auf unbestimmte Zeit aufspeichern muss, baut er nicht mehr, als was er unbedingt zum Lebensunterhalt gebraucht. Die Zukunft dieser Gegend Kleinasiens ist sehr gross und die Wandlungen, die sie nach Vollendung der Bahn von Samsun nach Siwas erfahren wird, werden nicht weniger durchgreifend sein als bei der Bahn Ismidt-Angora.

Ostindien.

Nach dem Berichte des Generaldirektors der Indischen Eisenbahnen, Oberstlieutenant Conway Gordon, hatte Ostindien am 31. März 1890 eine Gesammtlänge von 25 909 km Eisenbahnen, also 1 378 km mehr als Ende März 1889; von diesen Bahnen waren 9 665 km Staatsbahnen im Privatbetriebe, 8 124 km Staatsbahnen im Staatsbetriebe, 5 228 km gewährleistete Privatbahnen, 957 km unterstützte Privatbahnen, 761 km Bahnen in den eingeborenen Staaten im Privatbetriebe, 200 km Bahnen in den eingeborenen Staaten im Staatsbetriebe, 879 km Bahnen im Eigenthum der eingeborenen Staaten und 95 km Bahnen in fremden Besitzungen. Nach Vollendung der noch im Bau befindlichen, sowie der konzessionirten Bahnen wird Indien ein Netz von 28 559 km haben. Die ersten Bahnen in Ostindien wurden durch Gesellschaften mit einer ganz geringen Zinsengewähr hergestellt; später baute der Staat eine gewisse Zahl Linien und verstaatlichte mehrere Bahnen, besonders die Ostindische, sowie die Audh- und Rohilkand-Bahn. Einen Theil der ihm gehörigen Bahnen verwaltet der Staat direkt, während andere auch ferner durch Gesellschaften gegen Theilung des Reinertrages betrieben werden. Die bemerkenswerthesten Ereignisse im Laufe des Jahres 1889/90 waren die Verschmelzung der Süd-Mabaratta- mit der Mysore-Bahn, der Einsturz der Jyntheebrücke der Ostindischen Bahn und die Annahme des neuen Eisenbahngesetzes (Gesetz IX von 1890).

Die Gesammt-Betriebseinnahmen der Indischen Bahnen beliefen sich in dem vom 1. April 1889 bis dahin 1890 reichenden Berichtsjahr bei Ausschluss der in Goa endigenden West of India Portuguese Railway auf 204 936 629 Rupien und rührten zu 33, 66 % aus dem Personen- und Gepäckverkehr, zu 63, 56 % aus dem Güterverkehr und zu 2, 78 % aus anderen Quellen her. Befördert wurden 110 402 383 Personen (gegen 103 156 013 in 1888/89) und 22 155 264 t Güter (gegen 22 293 302 t im Vorjahre); dieser Rückgang ist durch den Getreideverkehr veranlasst, denn er weist 308 269 t weniger als 1888/89 auf. Da aber der Rückgang des Getreideverkehrs mehr denn zur Hälfte durch andere Frachten aufgewogen wurde, so ist die Einnahme aus dem Güterverkehr sogar um 2 362 198 Rup. gegen das Vorjahr gestiegen.

Die Gesammtbetriebsausgaben betrugen 103 774 007 Rup. oder 50,62 % der Betriebseinnahmen; es verblieb sonach ein Betriebsüberschuss von 101 162 622 Rup., das sind 4,93 % des auf 2 050 460 994 Rup. veranschlagten Anlagekapitals der im Betriebe befindlichen Linien. Mit Einschluss der im Bau befindlichen Linien waren bis Ende März 1890 im ganzen 21 297 Lakhs an Anlagekapital verausgabt. Der Ertrag der Bahnen deckt indessen die Lasten des Indischen Staatsschatzes nicht; denn für 1888/89 musste er hauptsächlich an Zinszuschüssen eine Summe von 20 903 454 Rup. zahlen. Dieser Verlust muss namentlich dem hohen Satze der gewährleisteten Zinsen (mehr als 4,75 % auf ein zinstragendes Kapital von 49 262 688 £) zugeschrieben werden, während der Staat von den immer günstiger werdenden Bedingungen des Geldmarktes keinen Nutzen ziehen kann, da die Verträge bestimmen, dass die Zinsen in England in Gold zum Satze von 1 sh. 10 d. für die Rupie zu bezahlen sind. Nun gilt aber die Rupie jetzt kaum 1 sh. 5 d.; der Indische Staatsschatz ist also gezwungen, den Wechselverlust zu tragen und dadurch fast 7 % Zinsen zu zahlen.

Behufs Bestreitung des im Jahre 1890 beschlossenen Baues einer Eisenbahn von Pondichery nach Tirupapaluir (Cuddalore Neustadt) ist die Verwaltung der Französischen Kolonie Pondichery in Ostindien zur Aufnahme einer Anleihe von 1 250 000 Rup. (etwa 2 500 000 Frcs.) ermächtigt worden.

Aus Nordamerika.

Entscheidung des Bundesverkehrsamtes über Tarifbegünstigung.

Zwischen Newyork und Boston bestehen drei verschiedene tägliche Verkehrsverbindungen, und zwar: 1. eine Dampferlinie, welche also nur den Wasserweg benutzt und Mehl zu $8^1/_2$ Cts. für 100 Pfd. befördert; 2. die sogenannten Sundlinien, die theils den Wasser-, theils den Schienenweg benutzen und Mehl zu 9 Cts. für 100 Pfd. befördern; 3. eine nur den Schienenweg benutzende, der Newyork, Newhaven und Hartford-, sowie der Neu-England-Eisenbahngesellschaft gehörige Linie, die Mehl ebenfalls zu 9 Cts. für 100 Pfd., aber nur nach Boston, nicht auch nach den zwischenliegenden Orten befördert. Mehlhändler aus Newyork verlangten nun von den letztgenannten beiden Eisenbahngesellschaften, dass sie die nach Readville, einem 8 Meilen vor Boston gelegenen Orte, bestimmten Mehlsendungen mindestens für den gleichen Preis wie nach Boston befördern sollten und richteten auf die Weigerung der Gesellschaften eine Beschwerde an das Bundesverkehrsamt. In Anbetracht dessen, dass den beiden beklagten Eisenbahngesellschaften der äusserst niedrige Tarif durch den wirksamen Wettbewerb der beiden anderen Verkehrsverbindungen aufgezwungen ist, dies aber für Readville nicht zutrifft, die Verkehrsbedingungen für die beiden Städte also durchaus verschieden liegen, erachtete das Bundesamt die Ansprüche der Kläger für ungerechtfertigt.

Die Kosten der Unfälle.

In einem die Unfallgefahr auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten behandelnden Aufsatze der „Railroad Gazette" wird eine Berechnung darüber angestellt, wieviel Kosten den Gesellschaften im Laufe des Jahres 1889 aus den Unfällen erwachsen sind. Unter Zugrundelegung der nach „Poor's Manual" geleisteten 430 719 732 Güterzugmeilen und unter Annahme, dass an Unfallkosten auf 1 Zugmeile durchschnittlich 1,69 D. entfallen, wie es bei einem grösserem Netze berechnet wurde, ergibt sich im Güterverkehr eine Summe von 7 279 163 D., während 10 % der Summe der 1889 von den Eisenbahnen bezahlten Gewinne nur 7 953 286 D. ausmachen. Im Personenverkehr sind 690 getödtete und 1 745 bei Unfällen beschädigte Personen, sowie für jede getödtete Person 3 000, für jede beschädigte Person 500 D. als Entschädigung angenommen, so dass man einschliesslich der Gerichtskosten einen Betrag von 3 000 000 D. erhält. Der Gesammtbetrag der in einem Jahre durch die Unfälle entstandenen Kosten beläuft sich demnach auf rund 10 000 000 D.

Eisenbahnreise des Präsidenten.

Wenn der Präsident der Vereinigten Staaten eine Eisenbahnreise unternehmen will, wird ihm gewöhnlich, jedoch nicht immer, ein aus zwei Personenwagen bestehender Sonderzug zur Verfügung gestellt. Der eine Wagen, ein sogenannter Hotelwagen, ist für den Präsidenten und sein Gefolge bestimmt und besteht aus einem Schlafzimmer, einem Rauchzimmer und einem Speisesaal, der zeitweilig auch als Empfangssaal dient, zwischen dem Speisesaal und der Küche liegen sechs Kammern mit je zwei Betten, welche für die vom Präsidenten zur Reise eingeladenen Personen bestimmt sind. Der zweite Wagen, der vor dem Hotelwagen des Präsidenten läuft, dient zur Aufnahme des Oberinspektors (Superintendent) des gerade befahrenen Eisenbahnnetzes, sowie seiner Gehilfen: des Inspektors (Intendent) und Bahnmeisters; zur etwaigen Aushilfe fahren ein Telegraphist, ein Lokomotivführer und ein Heizer mit.

Bevor der Sonderzug eine Strecke befährt, wird diese etwa eine Viertelstunde vorher von Bahnaufsehern begangen und genau in Augenschein genommen; auch fährt eine besondere Lokomotive dem Zuge des Präsidenten 40 bis 50 Minuten vorauf, so dass jeder Schienenbruch, jede falsche Weichenstellung oder ein sonstiger Mangel rechtzeitig entdeckt und der nachfolgende Sonderzug nöthigenfalls angehalten werden kann. Die Verantwortlichkeit für die Sicherheit des Zuges hat während der ganzen Dauer der Fahrt derjenige Oberinspektor zu tragen, auf dessen Bahn die Reise begonnen hat.

Kanadische Ueberlandbahn.

Die Kanadische Ueberlandbahn-Gesellschaft hat anfangs Januar d. J. durch Vermittelung des Bankhauses Gebrüder Baring in London 400 000 £ 4 prozentige Schuldverschreibungen erster Hypothek auf die Sourislinie und 142 500 £ 4 prozentige Schuldverschreibungen der Columbia und Kootenay Eisenbahn- und Schifffahrtsgesellschaft zum Preise von 95 v. H. zur Zeichnung auflegen lassen. Die Ueberlandbahn gewährleistet diese Schuldverschreibungen und verpflichtet sich, beim Kanadischen Parlament die Erlaubniss zu deren Umtausch gegen ihre eigenen 4 prozentigen Schuldverschreibungen nachzusuchen.

Die Sourislinie zweigt von der Hauptlinie der Ueberlandbahn in Station Brandon ab, folgt in südwestlicher Richtung durch Manitoba dem Laufe des Sourisflusses und entsendet ostwärts 2 Zweigbahnen nach Glenboro und Deloranie zum Anschlusse an die Manitoba und Südwestbahn. Der Ertrag der jetzigen Anleihe ist zur Bestreitung der Baukosten der 72,5 Meilen langen Sourislinie und der 27,5 Meilen langen Glenboro-Zweigbahn bestimmt.

Die Kolumbia und Kootenay Eisenbahn- und Schifffahrtsgesellschaft ist unter dem Schirme der Ueberlandbahn gegründet worden und wird diese durch ihre 28,5 Meilen lange, fast vollendete Eisenbahnlinie sowie durch eine Dampfschiffslinie mit dem Kolumbiaflusse und dem Kootenaysee in Britisch-Kolumbia in Verbindung setzen.

Elektrische Strassenbahnen.

Der „Moniteur des intérêts matériels" giebt in einer seiner letzten Nummern ein ausführliches Verzeichniss der Gesellschaften, die am 1. November 1890 in den Vereinigten Staaten elektrische Strassenbahnen im Betrieb oder im Bau hatten; es sind im ganzen 277 Gesellschaften mit 2 103 Meilen Strassenbahnen und einem Wagenpark von 3 191 Fahrzeugen. Sechs verschiedene Bauarten sind angewendet worden, und zwar diejenige von Thomson-Houston, die von Edison, die der Union Electric Tramways Company, die von Rae, von Short und von Van Depoele. Die Bauart Thomson-Houston ist durch 125 Gesellschaften mit 1 153 Meilen und 1 586 Wagen vertreten, die von Edison durch 106 Gesellschaften mit 635 Meilen und 1 276 Wagen, die der Union Electric Tramways Company durch 20 Gesellschaften mit 106 Meilen und 101 Wagen, die von Rae durch 12 Gesellschaften mit 79 Meilen und 88 Wagen, die von Short durch 9 Gesellschaften mit 95 Meilen und 95 Wagen, endlich die Bauart Van Depoele ist durch 7 Gesellschaften mit 35 Meilen und 45 Wagen vertreten.

Verschiedenes.

Die Mitternachtpost.

Wie fröhlich dahin fährt die Mitternachtpost
Nicht Mond noch Stern zu sehen,
Zu fliegen durch Länder, an Städten vorbei,
So schnell wie Sturmes Wehen.

Das Ross ist von Eisen und Feuer sein Mahl,
Gefeit sind Glieder und Mark;
Sein Ruf ist gellend wie der Seemöve Schrei,
Sein Huf behende und stark.

So fährt als ein König die Mitternachtpost
Rollend und brausend durchs Reich;
Vom Norden nach Süden, von Osten nach West,
Keine Fahrt ist an Schnelle ihr gleich.

Ein Hurrah den Führern der Mitternachtpost,
Die treuvoll halten die Wacht,
Mit offenem Blick und muthigem Sinne
Fahren zum Licht durch die Nacht.

O betet für alle im eilenden Zug:
Dass die Reise eine glückliche sei,
Und Gott sie beschütze in dunkeler Nacht,
Bis die fröhliche Fahrt ist vorbei.

(Nach dem Englischen des Montague Beale.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Versetzt sind: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Dr. Bräuler, bisher in Altona, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Stettin) in Stettin und Fidelak, bisher in Weilburg, als Vorsteher des bautechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion nach Altona, sowie die Eisenbahn-Bauinspektoren Rizor, bisher in Wittenberge, nach Hannover behufs Beschäftigung im maschinentechnischen Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst und Traeder, bisher in Hannover, als Vorsteher der Hauptwerkstätte nach Wittenberge.

Badische Staatsbahnen.

Der Vorstand der Eisenbahn-Hauptwerkstätte, Baurath Esser, und der Centralinspektor bei der Generaldirektion. Hochbauinspektor Ziegler, letzterer unter Verleihung des Titels Baurath, sind zu Kollegialmitgliedern bei der Generaldirektion und der Centralinspektor bei der Generaldirektion, Betriebsinspektor Heinrich Janson, unter Verleihung des Titels Obermaschinenmeister, zum Vorstand der Eisenbahn-Hauptwerkstätte ernannt worden.

Baurath Bissinger von der Generaldirektion wird, seinem Ansuchen entsprechend, mit Ende März d. J. aus dem Staatsdienst entlassen.

Württembergische Staatsbahnen.

Dem Abtheilungsingenieur Laistner sind die Verrichtungen der für den Bau der Theilstrecke Lichtenstein-Münsingen, der Eisenbahn Reutlingen-Honau-Münsingen, errichteten Eisenbahn-Bausektion in Münsingen übertragen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Infolge Schneeverwehung war der Verkehr in der Strecke Krasna-Friedland vom 12. bis inkl. 18. d. Mts.,

auf den Lokalbahnen:

Stauding-Wagstadt vom 12. bis inkl. 22. d. Mts.,

Stauding-Stramberg vom 13. bis inkl. 15. d. Mts. u.

Zauchtl-Neutitschein vom 13. bis inkl. 14. d. Mts.

eingestellt.

Wien, am 26. Februar 1891. (415)

2. Güterverkehr.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für diejenigen Maschinen und sonstigen Ausstellungsgegenstände, welche auf der vom 15. Mai bis 15. Oktober 1891 in Frankfurt a/M. stattfindenden **internationalen elektrotechnischen Ausstellung** ausgestellt werden und unverkauft bleiben, wird auf den Linien des Südwestdeutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbands frachtfreie Rückbeförderung an die Versandstation und den Aussteller des der Sendung auf dem Hinwege beigegebenen Frachtbriefes gewährt.

Die näheren Bedingungen sind in einer Dienstanweisung enthalten, welche, soweit der Vorrath reicht, unentgeltlich an die Interessenten abgegeben wird.

Karlsruhe, den 26. Februar 1891. (416)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. April 1891 werden die neuen Bahnanlagen bei Düsseldorf für den gesammten Frachtgutverkehr in Betrieb genommen. Im Zusammenhange damit wird am genannten Tage die Station Rath B. M. für den Güter- und Eilgutverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren geschlossen und treten die betreffenden Tarifsätze (vergl. Seite 2 des Tarifheftes 1 vom 1. Juni 1890) ausser Kraft.

Vom 1. April 1891 ab gelangen auch die im Tarifheft 3 vom 1. Juni 1890 vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Grafenberg zur Anwendung, womit theilweise Frachterhöhungen verbunden sind.

Die Stationen Grafenberg und Düsseldorf B. M. gehen bereits am 15. März 1891 in die Verwaltung der Königlichen Eisenb.-Direktion (rechtsrh.) in Köln über. Für den Eilgutverkehr der Station Düsseldorf B. M. bleiben bis zur gänzlichen Schliessung dieser Station die im Tarifheft 1 vom 1. April 1888 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze in Geltung.

Vorstehendes wird mit Bezug auf Seite 2 der Tarifhefte 1 und 3 vom 1. Juni 1890 bekannt gemacht.

Dresden, am 25. Februar 1891. (417)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband (Theil III, Heft 2). Mit dem 1. April l. J. wird die Station Faulbrück des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in den Ausnahmetarif Nr. 1 (für Getreide und Kleie) einbezogen. Die auf Seite 15 des obenbezeichneten Tarifs nachzutragenden Schnittsätze der Tafel II betragen für Getreide etc. 1, 39 ℳ, für Kleie etc. 1, 17 ℳ für 100 kg.

Breslau, den 28. Februar 1891. (418)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalverkehr der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen. Preussisch-Sächsische Güterverkehre. Bayerisch-Sächsischer, Sächsisch-Württembergischer, Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit sofortiger Gültigkeit werden in das Artikelverzeichniss der bestehenden Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter die Artikel: „Cigarrenkistchen und Cigarrenkisten-Bretter, auch gebeizt" aufgenommen.

Dresden, am 28. Februar 1891. (419)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 10. März d. J. wird der Ausnahmetarif für die Beförderung von Kalirohsalzen zum Düngen von verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg auf den Verkehr mit der Station Schiltach Württembergische Staatsbahn ausgedehnt, und werden für den Güterverkehr zwischen den Stationen Eisenberg-Hettenleidelheim der Pfälzischen Bahnen und Göschwitz der Weimar-Geraer Bahn direkte Frachtsätze nach einer Entfernung von 417 km eingeführt.

Erfurt, den 1. März 1891. (420)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Von heute ab werden für die aus Russland eingehenden, für Illowo bestimmten Güter neben den tarifmässigen Frachtsätzen eine Gebühr von 2 Rubel für den Wagen für Uebergabe und Endabfertigung auf der Station Illowo erhoben.

Danzig, den 26. Februar 1891. (421 J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. April d. J. treten die Nachträge V zu den Heften 1 und 2 des Tarifs für den oben genannten Verkehr in Kraft, enthaltend ausser einigen bereits früher durchgeführten Tarifänderungen verschiedene weitere Aenderungen, insbesondere Ausdehnung der Ausnahmetarife für Eisen etc., Roheisen, Holz, Erze und Steinkohlen auf vereinzelte Stationen, Aufnahme der Stationen Essen B. M. (Fil. Krupp) und Düsseldorf (Hauptbahnhof) in den Verkehr, sowie Aenderung der Frachtsätze für Grafenberg.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 26. Februar 1891. (422)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält bereits früher veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement, anderweite Kilometerentfernungen für die Station Tondern des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, Aenderung und Ergänzung des Abschnitts II F. b. Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen.

Altona, den 26. Februar 1891. (423)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält u. a. bereits früher veröffentlichte Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement, anderweite Kilometerentfernungen für die Station Tondern des Direktionsbezirks Altona, sowie Aenderung und Ergänzung des Abschnitts II F. b. Ausnahmetarife.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 26. Februar 1891. (424)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlentarif Nr. 5 (Verkehr mit Nordbaden). Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. tritt zu vorbezeichnetem Tarife der II. Nachtrag in Kraft, durch welchen die Station Wemmetsweiler der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (lrh.) in den Saarkohlenverkehr Aufnahme findet.

Köln, den 26. Februar 1891. (425)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarkohlentarif Nr. 6 (Verkehr mit Südbaden). Zu vorbezeichnetem Tarife tritt mit Gültigkeit vom 1. März d. J. der II. Nachtrag in Kraft, durch welchen die Station Wemmetsweiler der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrheinisch) in den Saarkohlenverkehr aufgenommen wird.

Köln, den 26. Februar 1891. (426)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif 1a, Theil I und II (D 2). Mit Gültigkeit vom 17. Februar alten/1. März neuen Stils 1891 wird zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 1a für Getreide usw. der IV. Nachtrag zum Theil I (zur überseeischen Ausfuhr) und der I. Nachtrag zum Theil II (nicht zur überseeischen Ausfuhr) herausgegeben. Dieselben enthalten neue Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen der Dankow-Lebedjaner Bahn, Zweigbahn der Rjäsan-Koslowbahn nach Königsberg i. Pr. (auch Kaibahnhof), Memel und Pillau bezw. nach den in der Tariftabelle I des Theils II enthaltenen Deutschen Stationen Braunsberg, Elbing usw. sowie zum Theil schon früher veröffentlichte Tarifberichtigungen. Druckstücke dieser Nachträge können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 21. Februar 1891. (427)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehre Elberfeld-Altona, Köln (linksrhein.)-Altona, Köln (rechtsrhein.)-Altona, Magdeburg-Altona, Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen, Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr. Am 15. April 1891 treten die im Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen und den Elbe-, Weser- und Emshäfen bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Pech, Pechsatz und Lumpen ausser Kraft.

Von dem gleichen Tage ab werden die im Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen einerseits und den vorbezeichneten Häfen, sowie Flensburg, Kiel und Lübeck bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Bleiweiss, Bleimennige und Zinkweiss, ferner die im Verkehr von den Stationen Clausthal-Zellerfeld, Osterode a. H. und Silberhütte des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, nach der Station Hamburg H. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Bleiweiss und Bleimennige auf Sendungen zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern beschränkt.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze gelten die am 15. März 1890 erlassenen Kontrolvorschriften für die Artikel Papier und Pappe aller Art usw.

Elberfeld, den 25. Februar 1891. (428)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Hefte Nr. 8 des **Westdeutschen Verbands-Gütertarifs** vom 1. August 1886 und im Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarife vom 15. Mai 1886 enthaltenen Frachtsätze für Romanshorn und Rorschach werden vom 1. Mai d. J. ab aufgehoben.

Im Verkehre dieser Stationen findet vom bezeichneten Tage ab direkte Abfertigung nur nach den im Hefte Nr. 3 bezw. 2b des Norddeutsch-Schweizerischen Verbandstarifes vom 1. November 1890 bezw. 1. Februar 1888 enthaltenen Sätzen statt.

Hannover, den 25. Februar 1891. (429)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Die im Ausnahmetarife für Steinkohlen und Koks für den Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau vom 1. Januar 1891 für die Breslauer Wasserumschlagsstelle Pöpelwitzerweiche enthaltenen Frachtsätze finden auch während der Dauer der diesjährigen Oderschifffahrt auf solche Kohlen- und Kokssendungen Anwendung, welche nach den Breslauer Bahnhöfen (Oberschles., Märkisch., Freiburger und Oderthorbhf.) bezogen, in Breslau nachweislich in Schiffe verladen und auf der Oder weiter verfrachtet werden.

Die Frachtbriefe zu diesen Sendungen sind mit dem Vermerk „zur Weiterbeförderung auf der Oder“ zu versehen. Die Verladung in Schiffe muss spätestens binnen 3 Wochen nach Ankunft der Sendungen in Breslau erfolgen; bei späterer Verladung wird der Umschlagstarif nicht gewährt.

Die Frachtberechnung erfolgt zunächst zu den für Breslau O/Schl. bezw. Märk., Freiburg. und Oderthorbhf. gültigen Sätzen. Der Unterschied zwischen diesen und dem Umschlagstarif wird nach erfolgtem Nachweis der Weiterbeförderung auf der Oder gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe und Schiffsconnoissemente erstattet. Letztere müssen die Angabe enthalten, dass die Verladung in die Wasserfahrzeuge nicht auf den bahnseitigen Umschlagsstellen, sondern an anderen, näher zu bezeichnenden Stellen erfolgt ist, und nach welchen Orten die Sendungen befördert sind. Die Frachterstattungsanträge sind bezüglich derjenigen Sendungen, welche nach dem Märkischen und Freiburger Bahnhofe bezogen werden, an die Königliche Eisenbahndirektion Berlin und für die Sendungen nach dem Oberschlesischen und Oderthorbahnhof an die unterzeichnete Eisenbahndirektion zu richten.

Breslau, den 28. Februar 1891. (430)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. März d. J. kommt zu dem Gütertarif zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn, Theil II. der Nachtrag I und zum Heft 6 dieses Tarifs ebenfalls der Nachtrag I zur Einführung. Beide werden von den Verbandsstationen und unserer hiesigen Drucksachenkontrole kostenfrei abgegeben.

Der Nachtrag I zum Theil II enthält Aenderungen und Ergänzungen des Theils II vom 1. November 1889 insbesondere hinsichtlich der Ausnahmetarife 1 (Holz) und 5 (Frachtstückgut), und der Nachtrag I zum Heft 6 Frachtsätze des Spezialtarifs III für Rödingen und sonstige Aenderungen des Hefts 6 vom 1. Januar 1891.

Strassburg, den 23. Febr. 1891. (431)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. März l. J. erscheint zu unserm Lokalgütertarif vom 15. Januar 1889 der Nachtrag VII. Derselbe ist von unserm Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, unentgeltlich zu erhalten.

Mainz, den 26. Februar 1891. (432)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Saarkohlenverkehr (Heft Nr. 3). Die in vorstehend bezeichnetem Tarifhefte für Sulzbach Station — Bensheim bezw. Quirscheid — Darmstadt bestehenden Frachtsätze werden mit Gültigkeit vom 1. März d. J. von 0,47 auf 0,46 bezw. von 0,52 auf 0,51 ℳ pro 100 kg ermässigt.

Köln, den 25. Februar 1891. (433)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide etc. (Ausn.-Tarif Nr. 1 des Elbeumschlags-Tarifes für Oesterreich vom 1/2. 1891) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Ebenfurt-Mühle . .	1,92 ℳ
„ Kleinschwechat . .	1,62 „
„ Leobersdorf . . .	1,90 „
„ Schwechat-Kledering	1,62 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Ebenfurt-Mühle . .	1,87 „
„ Kleinschwechat . .	1,57 „
„ Leobersdorf . . .	1,85 „
„ Schwechat-Kledering	1,57 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Ebenfurt-Mühle . .	2,28 „ *)
„ Kleinschwechat . .	1,98 „ *)
„ Leobersdorf . . .	2,26 „ *)
„ Schwechat-Kledering	1,98 „ *)

*) Für Kleie und Oelkuchen ermässigen sich die Sätze um 7 ₰ pro 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 27. Februar 1891. (434)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Donau-Umschlagstarif von und nach Serbien via Korneuburg. (Ermässigung der Schleppbahngebühr.) Im Donau-Umschlagstarife von und nach Serbien, via Korneuburg vom 15. Mai 1888, wird mit Gültigkeit vom 10. März l. J. die Schleppbahngebühr für Güter des Spezialtarifes III, sowie für Roheisen (Ausnahmetarif 2 Abtheilung IV) in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von 12 Cts. pro 100 kg auf 6 Cts. Gold pro 100 kg im Kartirungswege ermässigt.

Wien, am 28. Februar 1891. (435
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr mit Rumänien. (Einführung eines Nachtrages III). Mit 15. März d. J. tritt für den Elbeumschlagsverkehr Rumänien-Laube ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ausser Ergänzungen und Aenderungen der Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der früheren Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (Rum. Linie) die Aufhebung des Ausnahmetarifes für Eisen mit 1. April a. c. sowie eine Bestimmung in betreff Bemessung der Schleppbahngebühr für Güter des Sp.-T. III, Mehl, Mahlprodukte und Reis.

Insoweit Frachterhöhungen in Frage kommen, treten dieselben mit 15. April a. c. in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können von der unterzeichneten Direktion sowie

von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 28. Februar 1891. (436)
Die Direktion
der Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Der vom 1. Dezember 1889 gültige Tarif für die Ueberführung von Gütern von der Station Oswiecim der K. K. Oesterr. St. B. nach der Station Oswiecim der K. K. priv. K. F. N. B. bezw. des Eis.-Dir.-Bez. Breslau, sowie umgekehrt wird mit sofortiger Gültigkeit gänzlich ausser Kraft gesetzt, und es werden von nun an keinerlei Ueberfuhrsgebühren in Oswiecim eingehoben.

Wien, 28. Februar 1891. (437)
K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen.
Generaldirektion
der K. K. priv. Kais. Ferd.-Nordbahn.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge Vereinigung der Dienststellen auf dem Personenbahnhofe zu Dortmund (B. M. und K. M.) erhält derselbe vom 1. April d. J. ab für den Personen- und Gepäckverkehr die Bezeichnung „Dortmund"; die bisherige Nebenbezeichnung desselben mit B. M. und K. M. fällt bezüglich dieses Verkehrs vom genannten Tage ab fort.

Eine Aenderung in den Personenfahrpreisen und Gepäckfrachtsätzen im Verkehr mit Dortmund tritt hierdurch nicht ein.

Köln, den 26. Februar 1891. (438)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. März d. J. wird der Haltepunkt Weissenberg, zwischen den Stationen Neuss und Kaarst gelegen, für den Personenverkehr in 2., 3. und 4. Wagenklasse — ohne Gepäckabfertigung — eröffnet.

An demselben halten folgende Personenzüge der Strecke Neuss-Viersen an:

Abfahrt von Weissenberg in der Richtung nach Neuss 6.38, 9.56 Vorm., 1.29, 6.10, 9.09 Nachm.

Abfahrt von Neuss 7.38 Vorm., 2.28, 6.37, 9.27 Nachm.

Abfahrt von Weissenberg in der Richtung nach Viersen 7.44 Vorm., 2.34, 6.43, 9.33 Nachm.

Die Personenzüge Nr. 196 und 165 (9.15 Vorm. ab Viersen, 10.03 in Neuss bezw. 9.07 Vorm. ab Rheydt 9.59 in Crefeld) werden 5 Minuten früher gelegt und von den betreffenden Zwischenstationen um ebenso viel früher abfahren.

Die Fahrpreise können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 27. Februar 1891. (439)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

4. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 2600 t Flussstahlschienen des Normalprofils. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine, Mittwoch, den 18. März d. J., Vormittags 11 Uhr versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Materialienbüreau hier, Brüderstrasse Nr. 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus und können auch gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 26. Februar 1891. (440)
Materialienbüreau.

5. Verkauf von Altmaterialien

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verkauf von 24 ausser Betrieb gestellten Lokomotiven, am Donnerstag, den 12. März 1891, Vormittags 11 Uhr. Kaufgebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf von Lokomotiven" an das Maschinentechnische Büreau Berlin W, Königgrätzerstrasse Nr. 132 einzureichen.

Angebotsbogen und Verkaufsbedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, und gegen postfreie Einsendung von 55 ₰ in baar oder 50 ₰ in 10 ₰-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 26. März 1891. (441MG)

Berlin, den 23. Februar 1891.
Maschinentechnisches Büreau.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 19. 1891.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

Bei directer Zusendung unter Streifband durch die [illegible] (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet [illegible] . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 7. März 1891.

Inhalt:

Die Stellung der Industrie zu den Gesetzentwürfen über die Reichs-Telegraphenanlagen und über elektrische Anlagen.

Unter vorstehender Ueberschrift ist in der soeben zur Ausgabe gelangten ersten Märznummer von „Glaser's Annalen für Gewerbe- und Bauwesen" eine Denkschrift abgedruckt (S. 90 ff.), welche näheres Eingehen verdient. Von dem Gedanken ausgehend, dass die geplante Gesetzgebung von ausschlaggebender Bedeutung für die Lebensfähigkeit der elektrischen Industrie ist, weist der Verfasser auf den inneren Zusammenhang der beiden Gesetzesvorschläge hin. Er gelangt auf Grund kritischer Beleuchtung der beiden Entwürfe und ihrer Vorgeschichte zu dem Ergebnisse, dass auch das Gesetz über elektrische Anlagen weniger im Interesse der Industrie und des Publikums eingebracht wird, als der staatlichen bereits bestehenden elektrischen Einrichtungen. Indessen beschränken sich die Ausführungen nicht auf eine negirende Kritik der im Bundesrathe vorgebrachten Entwürfe, sondern es werden auch positive Vorschläge gemacht. Der Regierungsentwurf will dem Bundesrath die Befugniss zum Erlass von Polizeiverordnungen über elektrische Anlagen übertragen und die Genehmigung solcher Anlagen den Administrativbehörden überlassen. Hiergegen werden in der Broschüre bereits bestimmt formulirte Bestimmungen in Vorschlag gebracht, welche für die Genehmigung oder Versagung elektrischer Anlagen maassgebend sein sollen, so dass im Uebrigen die Gewerbefreiheit gewahrt bleibt. Dem Administrativverfahren wird das Verwaltungsgerichtsverfahren und die Anwendbarkeit der Gewerbeordnung vorgezogen, welche die Motive ohne genauere Angabe von Gründen als nicht geeignet verwerfen. Auch hier wird der in Fachkreisen immer lauter werdende Wunsch nach einer technischen Oberbehörde, als letzter Instanz, warm befürwortet; der Blick wird auf die physikalisch-technische Reichsanstalt gerichtet, welche allerdings eine wesentliche organische Veränderung hierbei erleiden müsste. Sodann meint Verfasser, eine einseitige Regelung der elektrischen Anlagen reiche zu dem beabsichtigten Zwecke der öffentlichen Ordnung und Sicherheit nicht hin: Der Schwerpunkt liegt in den elektrischen Leitungen und da sei es nothwendig, bei dieser Gelegenheit Ordnung in das öffentliche gesammte Leitungswesen zu bringen, namentlich die Prärogative, welche die Telegraphie sich anmaasse, auf das richtige, ihr gebührende Maass zurückzuführen. Der öffentliche Depeschendienst müsse aufrecht erhalten werden und allem andern vorgehen. Dem Zustande müsse aber ein Ende gemacht werden, dass die Post möglichst billig baue, aber von der Privatindustrie (und wohl auch konkurrirenden Staatsbetrieben) die weitgehendste Rücksicht auf die wegen der Billigkeit nicht genügend in sich selbst geschützten Einrichtungen und Anlagen verlange. Die in Betracht kommenden technischen Einzelheiten sind in klarer, dem Nichtfachmann verständlicher Weise geschrieben. Namentlich sind die Ausführungen über-

zeugend, welche den Schwachstromanlagen (Fernsprecheinrichtungen) die Verpflichtung metallischer Rückleitung auferlegen. Die kleine Schrift ist auch als Sonderabdruck erschienen und bietet wichtiges Material für die demnächstigen Verhandlungen des Reichstages über Telegraphen- und Telephonregal und elektrische Anlagen. Namentlich wird die Warnung von den betheiligten Kreisen beachtet werden müssen, dass das eine Gesetz ohne das andere zur Berathung und Annahme gelange. Das Zugeständniss des Telegraphenmonopols sei nur alsdann zu machen, wenn verhindert werde, dass die Telegraphie sich zugleich das Monopol der Benutzung der öffentlichen Strassen für ihre Zwecke aneigne. In letztgenannter Beziehung dürften allerdings Versuche auf den nicht zu unterschätzenden Widerstand der Strasseneigenthümer, der Gemeinden stossen. Diese sind gewöhnlich nicht willens, fremde Herrschaft auf ihrem Eigenthum zu dulden. Zudem hat manche Stadt von Pferdebahnen, Gas- und Wasserleitungen, elektrischen Anlagen und dergl. mehr schon jetzt ganz hübsche Jahresabgaben als eine sichere und mühelose Grundrente aufzuweisen. Schon aus diesem Grunde ist ein erheblicher Widerstand gegen das von der Telegraphie prätendirte Uebergewicht zu erwarten.

Wir hoffen, dass bei Berathung der Gesetzentwürfe nicht nur die Interessen der Industrie und die der grossen städtischen Verwaltungen Berücksichtigung finden werden, sondern auch die der Eisenbahnverwaltungen. Bei Durchsicht der zweiten Gesetzesvorlage will es uns scheinen, als wenn dabei keine Mitwirkung der Eisenbahnbehörden stattgefunden hat.

Wir glauben nicht zu irren, wenn wir annehmen, dass vielen Eisenbahnverwaltungen an Stelle des Konzessionsverfahrens bei elektrischen Anlagen das Anmeldeverfahren erwünschter sein wird und hoffen wir, dass es gelingen wird, den berechtigten Wünschen der Eisenbahnverwaltungen voll und ganz Rechnung zu tragen.

Sollte es nicht möglich sein, der Elektrotechnik dieselbe Frist zur Entwickelung zu geben, wie solche seiner Zeit die Eisenbahnen gehabt haben und dadurch gross geworden sind? Es sind doch gewissermaassen verwandte Gebiete, und wir würden es jetzt schwer zu beklagen haben, wenn z. B. seiner Zeit die Postverwaltung, als auf einem konkurrirenden Gebiete thätig, die damals der Privatindustrie überlassene Entwickelung des Eisenbahnwesens erschwert hätte.

Bei Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen war der ausgesprochene Zweck

durch gemeinsame Berathungen und gemeinsames Handeln
das eigene Interesse und das des Publikums zu fördern

und der Mittelpunkt der Bestrebungen lag darin, eine den beiderseitigen Interessen dienende Eisenbahn-Gesetzgebung herbeizuführen. Bei allen Berathungen war man bemüht, in technischer Beziehung feste Grundsätze aufzustellen, ohne dadurch dem künftigen Fortschritte Hindernisse zu bereiten. Das ist in hervorragender Weise gelungen, die vor 30 und mehr Jahren aufgestellten Grundsätze sind noch heute gültig, weil sie die nöthige Bewegungsfreiheit zuliessen und nicht einseitiger Beurtheilung unterstellt waren. Im freien Gedankenaustausch der Techniker aus allen Gauen Deutschlands gelangte jede wichtige Verbesserung, jede besondere Auffassung zur allseitigen Kenntniss, konnte erwogen und zustimmenden Falles zur allgemeinen Einführung empfohlen werden.

Das sollte doch für die Elektrotechnik auch möglich sein. Der Schaffensdrang muss geweckt werden. Wir theilen auch nicht die in dem oben erwähnten Artikel ausgesprochene Befürchtung, dass die Industrie in ihrer Entwickelung gehemmt werden wird. Die Ansichten werden sich bei Berathung der Gesetzesvorlagen klären und die Elektrotechnik wird nicht zu einer unfreiwilligen Ruhepause verurtheilt werden. Wir Deutsche können stolz darauf sein, auf vielen Gebieten des elektrotechnischen Wissens und Könnens an der Spitze zu stehen und andere Nationen werden uns nicht überflügeln, wenn wir uns selbst nicht Hemmschuhe anlegen. K.

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

(Schluss aus Nr. 17.)

VI. Roheisen.

Die auf der VI. Karte zur Darstellung gebrachte Beförderung des Artikels „Roheisen" weist im Gesammtversand (einschl. des Bahnverkehrs aus dem Auslande) aller Verkehrsbezirke eine Gewichtsmenge von 4 477 698 t (1888: 3 897 306 t) auf, während die hierbei am stärksten betheiligten Hauptfördergebiete für

1. Norddeutsches Eisen — aus den Bezirken Nr. 8, 9, 10. 11, 16, 17 und 18;
2. Schlesisches Eisen — aus den Bezirken Nr. 13, 14 und 15;
3. Fränkisches Eisen — aus den Bezirken Nr. 19, 20 und 36;
4. Nassauer oder Siegener Eisen — aus dem Bezirk Nr. 21;
5. Rheinisch - Westfälisches Eisen — aus den Bezirken Nr. 22—28;
6. Lothringisches Eisen — aus den Bezirken Nr. 29 und 30;
7. Luxemburgisches Eisen — aus dem Bezirk Nr. 59

nach Ausweis der folgenden Uebersicht zusammen 4 225 525 t zum Versand gebracht haben.

Nach	Von den Hauptfördergebieten in							
	1	2	3	4	5	6	7	
	Norddeutschland	Schlesien	Regierungsbezirk Merseburg, Königreiche Sachsen und Bayern	Provinz Hessen-Nassau und Oberhessen usw.	Rheinland und Westfalen	Lothringen	Luxemburg	Summe
	t	t	t	t	t	t	t	t
Deutschl.:								
I. Nordwest-	81286	—	7563	58709	1940186	256827	450891	2795462
II. Süd-	—	—	2717	29795	47923	143645	42701	266781
III. Nord-	215637	2858	14880	12548	48674	220	16551	311368
IV. Mittel-	52228	2711	201188	72801	42768	15006	37192	423894
V. Ost-	13345	261535	4977	2187	4333	—	220	286597
VI. dem Auslande	2147	34641	15705	3076	63541	22313	—	141423
Summe	364643	301745	247030	179116	2147425	438011	547555	4225525

Es betrug hiernach der Versand dieser Hauptfördergebiete und zwar

	%		%
der Gruppe 1	8,6	der Gruppe 5	50,8
„ „ 2	7,1	„ „ 6	10,4
„ „ 3	5,8	„ „ 7	13,0
„ „ 4	4,3		

während an dem Empfange:

	%		%
I. Nordwestdeutschland . . mit	66,2	IV. Mitteldeutschland . . . . . mit	10,0
II. Süddeutschland „	6,3	V. Ostdeutschland „	6,8
III. Norddeutschland „	7,4	VI. das Ausland . „	3,3

betheiligt waren.

Von den Mengen, welche (nach der vorstehenden Uebersicht) das Ausland auf dem Bahnwege bezog (141 423 t; die Gesammtmenge betrug 167 218 t) gingen hauptsächlich

a) aus den östlichen Bezirken (Nr. 13, 14 und 15)
23 984 t nach Polen,
8 352 „ „ Oesterreich (ausschl. Galizien, Ungarn und Böhmen),

b) aus den westlichen Bezirken (Nr. 22—30)
9 809 t nach der Schweiz,
7 765 „ „ Italien,
14 037 „ „ Frankreich,
46 728 „ „ Belgien.

Hinsichtlich der Produktion, welche sich auf 4 671 896 t (1888: 4 347 876 t) belief, ist zu bemerken, dass an derselben (ausschl. 751 830 t Bruch- und Wascheisen, deren Vertheilung auf die einzelnen Staaten nicht angegeben worden ist)

Preussen . . . . mit	81,1 %
Bayern . . . . „	1,1 „
Elsass-Lothringen . . . . „	14,4 „
die übrigen Staaten . . . . „	3,4 „

betheiligt sind.

Als Orte, welche den grössten Versand aufzuweisen haben, sind zu nennen:

Hochfeld B. M. . mit	209 739 t	Maizières . . . . mit	69 633 t
Diedenhofen . . „	209 398 „	Rothe Erde . . . „	64 138 „
Gelsenkirchen . . „	168 444 „	Bochum . . . . „	60 294 „
Ruhrort Rh. . . „	110 870 „	Creuzthal . . . . „	60 045 „
Deutsch-Oth . . „	101 438 „	Ruhrort, Hafen . „	59 821 „
Oberhausen K. M. „	91 235 „	Niederschelden . . „	58 506 „
Neuwied . . . . „	83 346 „	Dortmund K. M. . „	58 111 „
Engers . . . . „	77 735 „	Peine . . . . . „	56 132 „
Bobreck . . . . „	70 753 „	Berge-Borbeck . . „	54 828 „

während den grössten Empfang

Rothe Erde . . mit	190 648 t	Osnabrück . . . mit	45 800 t
Ruhrort Rh. . . „	162 005 „	Schalke . . . . „	45 477 „
Essen Rh., Filiale „	153 861 „	Eschweiler-Aue . „	44 970 „
Dortmund K. M. . „	129 648 „	Gelsenkirchen . . „	42 930 „
Hamm . . . . „	103 025 „	Dillingen . . . . „	39 037 „
Stieringen - Wendel . . . . „	73 504 „	Ars a. d. Mosel . „	37 793 „
		Quint . . . . . „	33 302 „
Düsseldorf-Lierenfeld . . „	63 126 „	Oberhausen . . . „	32 704 „
		Eschweiler . . . „	32 546 „
Neunkirchen . . „	56 328 „	Neuwied . . . . „	32 389 „
St. Ingbert . . . „	48 551 „	Chemnitz . . . . „	30 323 „
Duisburg . . . . „	48 492 „		

aufweisen.

Was die Betheiligung der grösseren Deutschen Stromgebiete an der Roheisenbeförderung betrifft, so ist dasjenige

des Pregels	an 1 Station	im Durchgang	mit	2 567 t
der Passarge	„ 1 „	„ „	„	3 572 „
„ Weichsel	„ 3 Stationen	„ „	„	18 169 „
„ Oder mit dem Gr. Haff	„ 2 „	„ Eingang	„	31 113 „
	„ 2 „	„ Durchgang	„	49 860 „
der Küstengewässer der Nordsee nördlich der Elbe	„ 1 Station	„ Eingang	„	2 305 „
der Elbe	„ 5 Stationen	„ Eingang	„	81 667 „
	„ 4 „	„ Durchgang	„	226 092 „
	„ 1 Station	„ Ausgang	„	1 959 „
„ Ems	„ 1 „	„ Eingang	„	9 390 „
	„ 1 „	„ Durchgang	„	7 831 „
des Rheins	„ 9 Stationen	„ Eingang	„	195 103 „
	„ 2 „	„ Durchgang	„	171 277 „
	„ 8 „	„ Ausgang	„	29 175 „

hervorzuheben.

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 321 353 t,

davon
in Pillau . 2 900 t
„ Danzig . 21 308 „
„ Stettin . 124 788 „
„ Lübeck . 3 982 „
„ Hamburg . 164 493 „
„ Geestemünde. 3 882 „

mit
2 646 t aus Deutschen Häfen,
280 874 „ „ Grossbritannien,
21 301 „ „ Belgien,
392 „ „ den Niederlanden,
6 836 „ „ Schweden,
8 381 „ „ Spanien,
544 „ „ anderen fremden Ländern;

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 26 027 t,

davon
in Kiel . . 1 491 t
„ Hamburg 24 536 „

mit
1 160 t nach Deutschen Häfen,
280 „ „ Norwegen und Schweden,
1 013 „ „ Grossbritannien,
4 250 „ „ Italien,
3 444 „ „ China,
3 546 „ „ Japan,
2 243 „ „ Britisch-Nordamerika,
4 222 „ „ den Vereinigten Staaten von Amerika.
5 175 „ „ Australien.

VII. Beförderung von Façoneisen.

Das letzte (VII.) Kartenblatt bringt wieder in grösserem Umfange (auf einer Doppelkarte) den Artikel Façoneisen zur Darstellung. Die hier gewählte allgemeine Bezeichnung „Façoneisen“ umfasst alle diejenigen Artikel, welche in der Güterbewegungsstatistik unter Nr. 12—19 besonders nachgewiesen werden.*)

Eine grössere Zahl von Verkehrsbezirken weist zwar nicht unerhebliche Gewichtsmengen dieses Artikels auf, doch wird man sich nur auf die nachstehenden grösseren Bezirke:

1. Regierungsbezirk Oppeln,
2. Königreich Sachsen,
3. Ruhrrevier,
4. Provinz Westfalen (ausschl. Ruhrrevier),
5. Rheinprovinz,
6. Saarrevier von Neunkirchen bis Trier,
7. Elsass-Lothringen

beschränken können, in denen, wie aus der nachstehenden Uebersicht hervorgeht, zusammen 3 491 877 t (1888: 3 066 256 t) versendet wurden, während in sämmtlichen Verkehrsbezirken einschl. der Bahneinfuhr aus dem Auslande, 4 966 053 t (1888: 4 321 965 t) zum Versand gelangten.

---

*) Es sind dies:

Nr. 12. Eisen und Stahl, auch verzinkt, und zwar: Stab- und Façoneisen (Stahl) aller Art, als Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, ⊥-, U-, Winkel-, Zaineisen bezw. Stahl; Hufstäbe, Platten und Bleche, auch verzinnt (Weissblech). Brücken- und andere Konstruktionstheile aus gewalzten Platten und Stäben. Façonstücke (grobe), Roststäbe.

Nr. 13. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungsgegenstände, als: Laschen, Schienenstühle, Haknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, Weichen- und Weichentheile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke.

Nr. 14. Eisenbahnschwellen, eiserne (Lang- und Querschwellen).

Nr. 15. Eiserne Achsen und Bandagen, Räder und Rädertheile, Bremsklötze, sämmtlich für Eisenbahnwagen und Lokomotiven bestimmt.

Nr. 16. Eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren und Reservoirs, Maschinen und Maschinentheile, auch wenn nur die Hauptbestandtheile aus Eisen oder Stahl bestehen.

Nr. 17. Eiserne Röhren und Säulen.

Nr. 18. Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt und verkupfert in Ringen.

Nr. 19. Eisen- und Stahlwaaren.

	1	2	3	4	5	6	7	
	Von den Hauptversandbezirken							
Nach	Nr. 13 Regierungsbezirk Oppeln	Nr. 20 Königreich Sachsen	Nr. 22/23 Ruhrrevier der Provinz Westfalen und Rheinprovinz	Nr. 24 Provinz Westfalen ausschl. Ruhrrevier	Nr. 25/26 Rheinprovinz rechts und links des Rheins	Nr. 27 Saarrevier von Neunkirchen bis Trier	Nr. 29/30 Elsass-Lothringen	Summe
	t	t	t	t	t	t	t	t
Deutschl.:								
I. Nordwest-	310	9295	701074	131444	237852	25833	7144	1112952
II. Süd-	357	8052	59631	30502	46439	181570	131635	458186
III. Nord-	87984	32174	355771	57704	53398	40588	16187	643806
IV. Mittel-	41143	148438	100570	38073	32459	54678	14000	429361
V. Ost-	230092	10742	34466	4228	3963	7961	1488	292940
Summe	359886	208701	1251512	261951	374111	310630	170454	2937245
VI. dem Auslande	46731	16165	242299	28373	86340	49955	84769	554632
Summe	406617	224866	1493811	290324	460451	360585	255223	3491877

Hiernach waren am Versand (3 491 877 t; der Gesammtversand betrug 4 915 031 t) betheiligt

	%
1. der Regierungsbezirk Oppeln . . . mit	11,7
2. das Königreich Sachsen . . . . „	6,4
3. das Ruhrrevier . . „	42,8
4. die Provinz Westfalen, ausschl. Ruhrrevier . . . . . . mit	8,3
5. die Rheinprovinz . „	13,2
6. das Saarrevier von Neunkirchen bis Trier . . . . . . „	10,3
7. Elsass-Lothringen „	7,3

und es empfingen davon:

	%
1. Nordwestdeutschland .	31,9
2. Süddeutschland . . .	13,1
3. Norddeutschland . . .	18,4
4. Mitteldeutschland . .	12,3
5. Ostdeutschland . . .	8,4
6. das Ausland	15,9

Das Ruhrrevier hatte daher den weitaus grössten Versand; von den innerhalb desselben zum Versand gekommenen Mengen verblieben in erster Reihe im nordwestlichen Deutschland 701 074 t = 63 % (1888: 623 997 t = 65 %) des Gesammtempfanges von 1 112 952 t (1888: 960 032 t) dieser Verkehrsgruppe.

Von den Mengen, welche (nach der vorstehenden Uebersicht; die Gesammtmenge betrug 657 943 t) das Ausland auf dem Bahnwege bezog (554 632 t; 1888: 538 159 t) gingen hauptsächlich

aus dem Reg.-Bez. Oppeln	20 422 t	nach Polen,
„ „ Ruhrrevier	13 445 „	„ der Schweiz,
	12 702 „	„ Italien,
	72 592 „	„ Belgien,
	92 459 „	„ Holland,
„ Elsass-Lothringen	15 100 „	„ der Schweiz,
	10 045 „	„ Italien,
	10 378 „	„ Frankreich,
	45 203 „	„ Belgien,
„ der Rheinprovinz	3 780 „	„ der Schweiz,
	6 874 „	„ Italien,
	51 195 „	„ Belgien,
	17 302 „	„ Holland.

Von den Orten, welche grössere Mengen versandten, sind zu nennen:

Essen Rh., Filiale	mit	169 793 t
Bochum	„	128 784 „
Oberhausen K. M.	„	120 254 „
Neunkirchen . .	„	113 927 „
Ruhrort Rh . .	„	108 688 „
Burbach	„	96 630 „
Hamm.	„	88 811 „
Rothe Erde . .	„	87 364 „
Dortmund K. M..	„	82 014 „
Berlin	mit	77 201 t
Diedenhofen . . .	„	76 835 „
Völklingen . . .	„	74 087 „
Mülheim a. d. Ruhr	„	72 637 „
Königshütte . . .	„	69 509 „
Stieringen-Wendel	„	63 784 „
Hoerde B. M. . .	„	59 136 „
Kattowitz. . . .	„	52 820 „
Steele B. M. . . .	„	51 363 „

während im Empfange hervortreten:

Berlin	mit	258 592 t
Hamburg . . .	„	130 222 „
Rummenohl . .	„	65 832 „
Breslau	„	52 313 „
Bremen	„	47 104 „
Leipzig	„	44 672 „
Chemnitz . . .	„	40 624 „
Stettin.	„	37 135 „
Köln	„	36 162 „
Lübeck	„	33 588 „
Mannheim . . .	mit	31 954 t
Halle	„	29 892 „
Hannover	„	28 135 „
Duisburg	„	24 904 „
Aachen	„	23 330 „
Dortmund K. M. .	„	22 483 „
Cassel	„	21 215 „
Heilbronn	„	20 430 „
Karlsruhe, Bhf. .	„	18 610 „

Ueber den Umfang des Verkehrs auf den Deutschen Strömen ist folgendes hervorzuheben. Es wurden befördert im Stromgebiet:

des Pregels	an 2 Stationen	im Ausgang . . .	4 223 t
der Weichsel	„ 2 „	„ Durchgang . .	4 687 „
„ Oder mit dem Gr. Haff	„ 1 Station	„ Eingang . . .	5 462 „
	„ 3 Stationen	„ Durchgang . .	16 595 „
	„ 1 Station	„ Ausgang . . .	3 883 „
„ Elbe	„ 3 Stationen	„ Eingang . . .	13 778 „
	„ 5 „	„ Durchgang . .	22 030 „
	„ 3 „	„ Ausgang . . .	7 752 „
„ Ems	„ 1 Station	„ Durchgang . .	7 034 „
	„ 1 „	„ Ausgang . . .	1 650 „
des Rheins	„ 6 Stationen	„ Eingang . . .	66 829 „
	„ 4 „	„ Durchgang . .	132 558 „
	„ 7 „	„ Ausgang . .	136 122 „
der Donau	„ 1 Station	„ Durchgang . .	5 077 „
	„ 1 „	„ Ausgang . . .	5 600 „

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets belief sich

a) der Eingang auf . . . . zusammen 179 811 t,

davon		mit	
in Pillau	21 560 t	20 760 t	aus Deutschen Häfen,
„ Danzig	15 511 „	22 698 „	„ Belgien,
„ Swinemünde . .	7 915 „	7 499 „	„ den Niederlanden,
„ Stettin	28 813 „	80 953 „	„ Grossbritannien,
„ Lübeck	7 165 „	39 091 „	„ Schweden,
„ Kiel	2 227 „	930 „	„ Norwegen,
„ Hamburg . . .	94 354 „	3 967 „	„ d. Verein. Staaten von Amerika,
„ Bremen	2 266 „	801 „	„ sonstigen fremden Ländern;

b) der Ausgang auf . . . . zusammen 212 504 t,

davon		mit	
		13 448 t	nach Deutschen Häfen,
		10 369 „	„ Dänemark,
		5 171 „	„ Schweden,
		1 393 „	„ Norwegen,
		13 368 „	„ Russland,
		7 660 „	„ Grossbritannien,
		1 671 „	„ Frankreich,
		5 421 „	„ Italien,
		4 578 „	„ Spanien,
		6 416 „	„ Portugal,
		2 410 „	„ d. Europ. u. Asiat. Russland,
		830 „	„ d. übrigen Europa ohne Russland,
in Pillau	1 258 t	17 263 „	„ d. Verein. Staaten von Amerika,
„ Swinemünde . .	7 717 „		
„ Stettin	18 374 „	4 329 „	„ Mexiko,
„ Lübeck	23 430 „	7 645 „	„ Centralamerika,
„ Hamburg . . .	133 931 „	8 025 „	„ Venezuela,
„ Bremen	27 794 „	12 294 „	„ Brasilien,
		25 350 „	„ Argentinien,
		11 718 „	„ Chile,
		1 606 „	„ Paraguay und Uruguay,
		1 493 „	„ dem übrig. Südamerika,
		2 466 „	„ Ostindien,
		1 144 „	„ Britisch-Indien,
		6 158 „	„ China,
		12 055 „	„ Japan,
		4 589 „	„ Afrika,
		18 530 „	„ Australien,
		4 137 „	„ anderen fremden Ländern.

Die Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden.

Nach dem Jahresbericht für 1889.

Bahnnetz. Am Ende des Jahres 1889 befand sich im Betriebe des Badischen Staates ein Netz von 1 383,41 km Länge; dasselbe hat sich gegen das Jahr 1888 bezüglich seines Umfanges nicht verändert, da die am 1. Januar 1889 in den Besitz des Badischen Staates übergegangene Privatbahn Basel-Schopfheim (19,94 km) bereits im Betriebe desselben stand. Von dem Gesammtnetze sind 1 276,01 km Eigenthum des Badischen Staates, während 78,03 km Badischen Gemeinden und Gesellschaften gehören, 24,48 km vom Bayerischen Staate gepachtet sind und 4,89 km (Baseler Verbindungsbahn) mitbetrieben werden. — Die an dem Bahnnetz gelegenen Stationen sind von 352 auf 353 gegen das Vorjahr vermehrt worden. Von denselben dienen 268 der Personen- und Güterabfertigung, 82 nur der Personen- und 3 nur der Güterabfertigung, während 36 Anschlüsse, einschliesslich des Bodenseetrajektes für den Gütertransport zum Anschluss an die Bayerischen und Oesterreichischen Staatsbahnen bei Lindau bezw. Bregenz, den Verkehr mit den Nachbarbahnen vermittelten.

Betriebsmittel. Am Schlusse des Jahres 1889 waren 467 Lokomotiven (12 mehr als im Vorjahre) und 390 (+ 9) Tender vorhanden. Von den Lokomotiven waren zur Wagenbeheizung bezw. zum Pulsometerbetriebe 458 Stück eingerichtet und mit Westinghousebremse und Interkommunikationssignal 230 Stück ausgerüstet. Der Wagenpark bestand aus 9 310 (+ 401) Wagen und zwar 1 239 (+ 43) Personenwagen mit 2 516 (+ 86) Achsen und 8 071 (+ 358) Lastwagen mit 16 279 (+ 769) Achsen. Mit Westinghousebremse und Interkommunikationssignal waren davon 694 Personenwagen und mit vorbezeichneter Bremse allein 254 Güter- und Gepäckwagen versehen, während 521 Personenwagen mit Westinghouse-Bremsleitung und Interkommunikationssignal und 7 Güterwagen nur mit Westinghouse-Bremsleitung ausgerüstet waren. Auf das Kilometer Betriebslänge entfielen sonach 0,338 (+ 0,009) Lokomotiven und 6,73 (+ 0,29) Wagen mit 13,59 (+ 0,622) Achsen.

Anlagekapital. Am Schlusse des Berichtsjahres betrugen a) die Baukosten abzüglich der eigenen Einnahmen bei den Staatsbahnen 392 887 128 ℳ*) (gegen 385 939 542 ℳ in 1888), bei den Privatbahnen 7 567 106 (9 995 341) ℳ, zusammen 400 454 234 (395 934 883) ℳ, b) der Gesammtaufwand einschliesslich der Bauzinsen und Rabatte, jedoch abzüglich des Kursgewinnes und der Zuschüsse des Reiches, sowie der Baarbeiträge von Gemeinden bei den Staatsbahnen 427 258 447 (420 666 049) ℳ, bei den Privatbahnen 7 883 229 (10 342 917) ℳ, zusammen 435 141 676 (431 008 963) ℳ, c) das verwendete Anlagekapital bei den Staatsbahnen 427 945 486 (420 595 630) ℳ — unter Berücksichtigung der bei Ankauf von Strecken zwischen Baukosten und Kaufsummen sich ergebenden Differenzbeträge —, bei den Privatbahnen 7 883 229 (10 342 917) ℳ, insgesammt 435 828 715 (430 938 547) ℳ, d) der der Zinsenberechnung zu Grunde gelegte Jahresdurchschnitt des Anlagekapitals bei den Staatsbahnen 425 931 521 (418 674 406) ℳ, bei den Privatbahnen 7 876 074 (10 328 381) ℳ, zusammen 433 807 595 (429 002 787) ℳ und e) das auf 1 km Eigenthumslänge durchschnittlich verwendete Anlagekapital bei den Staatsbahnen 334 947 (334 400) ℳ, bei den Privatbahnen 101 028 (105 594) ℳ, zusammen 321 483 (317 876) ℳ.

Organisation. Aenderungen in der Organisation der Central- und Bezirksverwaltungen sind im Jahre 1889 nicht eingetreten. Nach Vereinbarung mit der Verwaltung der am 7. Juli 1889 eröffneten schmalspurigen Lokalbahn Zell i. W.-Todtnau wird der Dienst derselben in der Anschlussstation Zell i. W. — mit Ausnahme der Wagenübernahme und der Umladung der Wagenladungsgüter — durch die Organe der Badischen Staatsbahnen mitbesorgt.

Allgemeine Personalverhältnisse. Mit Ende des Berichtsjahres ist in der Beamtengesetzgebung eine erhebliche Aenderung herbeigeführt und hat dieselbe durch das am 1. Januar 1890 in Kraft getretene neue Beamtengesetz vom 24. Juni 1888 eine vollständige Umgestaltung erfahren. Mit diesem Gesetz gelangte gleichzeitig die als Gesetz erlassene neue Gehaltsordnung nebst den hierauf bezüglichen neuen Bestimmungen des Etatsgesetzes zur Einführung. Die bisher bestandene Unterscheidung der Beamten in Staatsdiener und Dekretangestellte wurde dadurch aufgehoben und für alle etatsmässige Beamten gleichmässige gesetzliche Bestimmungen zur Einführung gebracht. Durch die neuen Bestimmungen sind die Ansprüche der bisherigen Angestellten und deren Hinterbliebenen auf Ruhegehalt bezw. Wittwen- und Waisenversorgung erheblich erhöht worden, ebenso wie die Einkommensverhältnisse der Beamten dabei eine Aenderung in der Weise erfahren haben, dass die festen Bezüge (Gehälter, insbesondere das Wohnungsgeld) erhöht und die nichtständigen Bezüge eingeschränkt worden sind, während das Remunerationssystem vollständig beseitigt wurde.

Ferner ist hervorzuheben, dass am 1. Juli 1889 nach dem Vorgang verschiedener anderer Eisenbahnverwaltungen auch das Institut der Bahnärzte bei den Badischen Staatseisenbahnen eingeführt wurde. Zu diesem Zweck wurde das ganze Bahnnetz in, den örtlichen Verhältnissen entsprechende Bahnarztbezirke eingetheilt und für jeden derselben gegen eine feste Jahresvergütung vertragsmässig ein Arzt bestellt, welchem die freie ärztliche Behandlung der mittleren und niederen Beamten des äusseren Betriebs-, Werkstätten-, Magazin- und Dampfschifffahrts-Dienstes und ihrer Angehörigen obliegt.

Personenverkehr. Die dem Personenverkehre dienenden Stationen sind im Berichtsjahre nur um eine und zwar von 349 auf 350 vermehrt worden. Ein Vergleich der beförderten Personen und der zurückgelegten Personenkilometer, sowie der aus dem Personenverkehr erzielten Einnahme mit den Ergebnissen des Jahres 1888 ergibt wieder eine wesentliche Steigerung und zwar sowohl bezüglich des Binnenverkehrs als auch des direkten und Durchgangsverkehrs. Obwohl die Zunahme in der Beförderung des Binnenverkehrs diejenige des direkten und Durchgangsverkehrs beträchtlich überholte, wurde dessenungeachtet das Erträgniss aus dem Binnenverkehr von dem des direkten und Durchgangsverkehrs überschritten, da die Zunahme in der Beförderung des Binnenverkehrs zum grössten Theil aus der Vermehrung der weniger einträglichen, auf kürzere Wegstrecken entfallenden Arbeiter- und Lokalzugbeförderung herrührte. Im direkten und Durchgangsverkehr war es namentlich wieder die Beförderung auf Vereins-Reisehefte, welcher eine bedeutende Steigerung zugefallen ist. Weiter sind auch die Verkehre mit der Main-Neckarbahn sowie mit Württemberg und Elsass-Lothringen an der Zunahme des Erträgnisses betheiligt gewesen.

Im Vergleich zum Jahre 1888 wurden an Personen befördert in der I. Klasse 151 706 (128 549) = + 18,01 %, in der II. Klasse 1 754 999 (1 659 845) = + 5,73 %, in der III. Klasse 10 413 089 (9 865 115) = + 5,55 %, ferner auf Zeitkarten und Lokalzug-Fahrscheine mit ermässigten Fahrpreisen 6 113 520 (5 449 571) = + 12,18 % und auf Militärbillets und Requisitionsscheine 303 048 (283 025) = + 7,07 %, zusammen 18 736 362 (17 386 105) = + 7,77 %. Von der Gesammtzahl der beförderten Personen entfielen auf die I. Klasse 0,81 (0,74) %, auf die II. Klasse 9,37 (9,55) %, auf die III. Klasse 55,58 (56,74) %, auf die zu ermässigten Fahrpreisen beförderten Personen 32,63 (31,34) % und auf die beförderten Militärs 1,61 (1,63) %.

Die erheblichste Zunahme weist hiernach die Beförderung in der I. Wagenklasse nach, was hauptsächlich auf den durch die Pariser Weltausstellung hervorgerufenen Verkehr nach und von Frankreich zurückzuführen ist, welcher die Zunahme der Erträgnisse überhaupt günstig beeinflusst hat. Geringer ist die Steigerung der Beförderung in der II. und III. Wagenklasse gewesen, wogegen der Verkehr auf Zeitkarten und Lokalzug-Fahrscheinen gleichfalls eine ganz wesentliche Zunahme aufweist, deren grösster Theil dem Verkehr mit Arbeiter-Wochenkarten zufällt. Wenn auch ein Theil der Zunahme des Erträgnisses aus dem Vereins-Reiseverkehr der Pariser Weltausstellung zuzuschreiben ist, so kann wohl doch bei der sich mit jedem Jahre ergebenden Steigerung bestimmt angenommen werden, dass auch für das Berichtsjahr ein grosser Theil des auf diesen Verkehr entfallenden Mehrerträgnisses in der fortgesetzten Erweiterung desselben seine Ursache hat. In gleicher Weise zeigt auch das gegen das Vorjahr günstigere Ergebniss aus der Beförderung mit Lokalzug-Fahrscheinen und mit Arbeiter-Wochenkarten, sowie mit sonstigen Zeitkarten, dass auch diese Verkehrsarten den Höhepunkt ihrer Entwickelung noch nicht erreicht haben.

Vergleicht man die kilometrische Beförderung mit den entsprechenden Zahlen des Vorjahres, so entfallen in der I. Klasse 9 636 (7 998) = + 1 638, in der II. Klasse 60 687 (56 829) = + 3 858, in der III. Klasse 161 202 (153 937) = + 7 265, in allen drei Klassen auf Fahrkarten zu ermässigten Preisen 40 838 (34 827) = + 6 011 und auf Militärfahrkarten 11 794 (11 616) = + 178, zusammen 284 157 (265 207) = + 18 950 beförderte Personen auf 1 km Betriebslänge. Durch diese Verkehrssteigerung gestaltete sich auch die Ausnutzung der Personenwagen günstiger. Dieselbe hat sich, auf die Achse berechnet, von 4,30 Personen im Vorjahr auf 4,36 Personen im Berichtsjahre gehoben.

In welchem Maasse der Personenverkehr an Ausdehnung gewonnen hat, beweist ferner der Umstand, dass die Zahl derjenigen Stationen, auf welchen mehr als 50 000 Fahrkarten zur Ausgabe gelangten, von 56 in 1888 auf 60 in 1889 stieg. Unter denselben nehmen auch im Berichtsjahre die Stationen Karlsruhe (Hauptbahnhof und Mühlburger Thor) mit 913 797 (858 383),

---

*) In dieser Summe sind auch die der früheren Eigenthümerin der Basel-Schopfheimer Bahn erwachsenen Baukosten und die für Verstärkung dieser Strecke in den Jahren 1888 und 1889 aufgewendeten Kosten mit 2 759 235,38 ℳ, sowie die Anschaffungs- usw. Kosten der Fahrbetriebsmittel und deren Ausrüstung enthalten.

Freiburg (Hauptbahnhof und Wiehre) mit 911 220 (799 737), Heidelberg (Hauptbahnhof und Karlsthor) mit 872 149 (793 772) und Mannheim mit 844 714 (811 493) Personen die erste Stelle ein; diesen ausserordentlich hohen Verkehrsziffern folgt sodann im wesentlichen Abstande Basel mit 311 945 (303 181) Fahrkarten. Das ausserordentliche Wachsthum des Verkehrs im Bezirk Freiburg dürfte wohl auf die im Laufe des Jahres 1888 erfolgte Eröffnung der Haltestellen Thunsel, Eschbach, Freiburg Basler Landstrasse und Scherzingen, sowie auf die am 1. Oktober 1889 erfolgte Eröffnung der Haltestelle Emmendingen Heilanstalt zurückzuführen sein.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen, ausschliesslich der Vergütung für Gefangenentransport, welche sowohl in 1888 als 1889 sich auf 24 814 ℳ bezifferte, insgesammt 13 832 038 (12 893 693) ℳ = + 7,28 %. Von denselben entfallen auf die I. Klasse 1 137 159 (950 445) ℳ = + 19,64 %, auf die II. Klasse 4 663 292 (4 358 395) ℳ = + 7,00 %, auf die III. Klasse 7 098 234 (6 757 838) ℳ = + 5,04 %, auf die zu ermässigten Preisen verausgabten Zeitkarten und Lokalzug-Fahrscheine 679 095 (579 937) ℳ = + 17,21 % und auf die Militärbeförderung 254 258 (247 618) ℳ = + 2,68 %.

Auf die verschiedenen Klassen berechnet vertheilt sich die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr mit 8,22 (7,37) % auf die I. Klasse, 33,72 (33,80) % auf die II. Klasse, 51,32 (52,41) % auf die III. Klasse, 4,91 (4,50) % auf die Beförderung mittelst Zeitkarten und Lokalzug-Fahrscheine und 1,83 (1,92) % auf die Beförderung von Militärs. Wie erheblich sich das Erträgniss aus dem direkten und Durchgangsverkehr gegenüber demjenigen aus dem Binnenverkehr gesteigert hat, erhellt daraus, dass die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr, einschliesslich der Vergütung für Gefangenenbeförderung im Betrage von 13 856 853 (12 918 508) ℳ = + 7,26 %, sich auf den Binnenverkehr mit 8 715 847 (8 312 833) ℳ = + 4,85 % und auf den direkten Verkehr mit 5 141 006 (4 605 675) ℳ = = 11,62 % vertheilte. Für das Personenkilometer beziffern sich die Einnahmen im Binnenverkehr auf 3,06 (3,08) ₰ = — 0,02 ₰, im direkten Verkehr auf 4,92 (4,89) ₰ = + 0,03 ₰ und im Gesammtverkehr auf 3,56 (3,55) ₰ = + 0,01 ₰.

Da die Zunahme des Erträgnisses aus dem Binnenverkehr verhältnissmässig mehr dem Verkehr zu ermässigten Taxen und ferner auch der Hin- und Rückbeförderung zugefallen war, so führte sie zu einem Sinken der im Binnenverkehr auf das Personenkilometer entfallenden Einnahme. Dagegen hatte die im direkten und Durchgangsverkehr, namentlich in der Schnellzugbeförderung eingetretene Steigerung eine Erhöhung der auf das Personenkilometer entfallenden Einnahme zur Folge.

Gepäck-, Expressgut-, Milch- und Traglastenbeförderung. An Gepäck wurden 19 786 (18 971) t = + 4,30 % mit einer Einnahme von 760 088 (705 260) ℳ = + 7,77 %, an Expressgut 9 078 (8 430) t = + 7,69 % mit einer Einnahme von 269 357 (259 410) ℳ = + 3,83 %, an Milch 13 361 (11 468) t = + 16,51 % mit einer Einnahme von 89 461 (76 927) ℳ = + 16,29 %, und an Traglasten 4 093 (4 087) t = + 0,15 % mit einer Einnahme von 21 542 (22 035) ℳ = — 2,24 % befördert. Die im Gepäckverkehr eingetretene Mehreinnahme von 7,77 % hat sonach mit derjenigen aus dem Personenverkehre, welche 7,28 % betrug, ziemlich gleichen Schritt gehalten, wie auch das Erträgniss aus dem Milchtransport die Einnahme des Jahres 1888 ganz erheblich überschritt; dagegen hat das Erträgniss aus der Expressgutbeförderung nur eine mässige Steigerung zu verzeichnen, während in der Einnahme aus der Beförderung von Traglasten gegen das Vorjahr sogar ein Rückgang eintrat. Bezüglich des letzteren Verkehrs erwähnen wir noch, dass für jede Traglast ohne Ansehung des Gewichtes eine Gebühr von 10 ₰ erhoben wurde. Dasselbe wurde nur annähernd, durch zeitweise vorgenommene Probeverwiegungen, festgestellt.

Leichen-, Fahrzeug- und Thierverkehr. Die aus diesem Verkehr erzielten Einnahmen beziffern sich insgesammt auf 678 418 (675 218) = + 3 200 ℳ. Davon entfallen auf die Beförderung: a) von Leichen 17 418 (15 393) = + 2 025 ℳ, b) von bei den Gepäckexpeditionen aufgegebenen Fahrzeugen 4 859 (4 423) = + 436 ℳ, c) von Thieren 641 648 (641 878) = + 230 ℳ und d) von Hunden 14 493 (13 523) = + 970 ℳ. Bezüglich der Beförderung von Fahrzeugen ist noch zu bemerken, dass der weitaus grössere Theil derselben zu den Tarifsätzen des Güterverkehrs abgefertigt und daher die Beträge dafür bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr verrechnet wurden.

Güterbeförderung. Nachdem die nur der Personenbeförderung dienende Station Windschläg im Laufe des Berichtsjahres auch für unbeschränkten Güterverkehr eingerichtet worden ist, waren bis Ende 1889 für unbeschränkten Verkehr 260 und für beschränkten Verkehr 11, zusammen 271 Güterabfertigungsstellen im Betriebe. Ferner wurden noch im Berichtsjahre zwei sogen. Hilfsstationen errichtet. Es entfiel daher auf je 5,10 (5,12) km Betriebslänge eine Güterstation.

Zur Bewältigung des Güterverkehrs standen 3 577 (3 578) = — 1 gedeckte und 3 930 (3 574) t = + 356 offene eigene Güterwagen, ferner 282 bereits im Spätjahr 1888 von einer Französischen Wagenleihgesellschaft gemiethete offene Güterwagen zur Verfügung. Diese erhebliche Vermehrung des Wagenparkes wurde aber durch die noch beträchtlichere Steigerung des Güterverkehrs überflügelt, infolge deren in den verkehrsreichsten Monaten des Berichtsjahres trotz Verkürzung der Be- und Entladefristen zeitweise ein Wagenmangel eintrat. Die zur Beförderung gelangten Gütermengen bezifferten sich im Binnenverkehr auf 1 633 035 (1 472 079) t = + 10 %, im direkten und Durchgangsverkehr auf 5 414 637 (5 101 753) t = + 6,13 %, somit insgesammt auf 7 047 672 (6 573 832) t = 7,21 %, welche 534 309 245 (495 440 764) tkm = + 7,85 % zurücklegten, und zwar entfallen davon auf die Eilgüter 3 007 546 (3 032 020) tkm = — 0,81 %, auf die Stückgüter 36 859 515 (35 346 132) tkm = + 4,28 % und auf die Wagenladungsgüter 494 442 184 (457 062 612) tkm = + 8,18 %.

Obwohl der Binnenverkehr um 12 Millionen, dagegen der direkte und Durchgangsverkehr um 26 Millionen Tonnenkilometer zugenommen hat, so ergibt eine Vergleichung der prozentualen Zunahme dennoch eine höhere Ziffer zu Gunsten des Binnenverkehrs. Im erheblichsten Maasse war an der Vermehrung der Güterbeförderung der Verkehr mit Süddeutschland und Oesterreich-Ungarn betheiligt. Dieselbe vertheilte sich zum Theil auf den Stückgut-, hauptsächlich aber auf den Wagenladungsverkehr, bei welchem wieder die Güter des Ausnahmetarifs hervorragend an der Zunahme betheiligt waren, während der Eilgutverkehr einen unwesentlichen Rückgang erlitt. Einschliesslich der beförderten Militär- und Dienstgüter bezifferte sich die Verkehrszunahme gegen das Vorjahr auf 42 Millionen Tonnenkilometer.

Einen Jahresverkehr von mehr als 50 000 t weisen 20 Stationen (2 mehr als im Vorjahr) auf. Darunter steht Mannheim mit 1 745 996 (1 561 750) t obenan, dann folgen Karlsruhe (Hauptbahnhof und Mühlburgerthor) mit 352 896 (329 060) t und Basel mit 294 862 (287 277) t. Die weitaus grösste Zunahme verzeichnet somit wieder die Station Mannheim, welche mit nahezu 40 % an der dem Vorjahr gegenüber eingetretenen Verkehrssteigerung der Badischen Stationen theilnimmt.

Das finanzielle Ergebniss des Güterverkehrs (ausschliesslich der Beträge für die beförderten Militär-, Post- und Baudienstgut-Sendungen) bezifferte sich insgesammt auf 24 686 488 (23 412 678) ℳ = + 5,44 %; davon entfallen auf den Binnenverkehr 6 880 074 (6 505 711) ℳ = + 5,75 %, auf den direkten und Durchgangsverkehr 17 023 059 (16 190 380) ℳ = + 5,14 % und auf die Nebengebühren 783 355 (716 587) ℳ = + 9,32 %.

Finanzielle Ergebnisse. Die Gesammt-Roheinnahme bezifferte sich für die Staats- und Privatbahnen zusammen auf 44 091 782 (41 299 502) = + 2 792 280 ℳ oder + 6,76 %. Derselben stand aber selbstverständlich auch eine vermehrte Betriebsausgabe im Betrage von 25 753 412 (23 745 378) = + 2 008 034 ℳ oder 8,46 % gegenüber, so dass der Einnahmeüberschuss denjenigen des Vorjahres nur um 784 246 ℳ überschritt. Hierbei ist jedoch noch hervorzuheben, dass durch die Verlegung des Gehaltsjahres auf das Kalenderjahr namhafte Beträge des Jahres 1888 zusammen mit 675 859 ℳ erst im Jahre 1889 Verrechnung fanden. Es würde sich somit um diese Summe die Betriebsausgabe thatsächlich niedriger bezw. der Einnahmeüberschuss höher gestellt haben, als in der Betriebsrechnung nachgewiesen ist. Ferner wurde die Betriebsausgabe namentlich durch vermehrten Aufwand für die Unterhaltung der Bahnanlagen usw. erhöht.

Von der Gesammt-Roheinnahme entfielen auf die Personen-, Gepäck- und Hundebeförderung 33,35 (33,18) %, auf den Güterverkehr einschliesslich der beförderten Leichen, Fahrzeuge und Thiere 58,90 (59,51) % und auf die sonstigen Quellen 7,75 (7,31) %. — Die Gesammtausgabe, welche 58,41 (57,50) % der Gesammteinnahme betrug, vertheilte sich auf die Allgemeine Verwaltung mit 7,22 (7,75) %, auf die Bahnverwaltung mit 24,29 (26,24) %, auf den äusseren Bahnhofsdienst mit 12,83 (13,10) %, auf den Expeditionsdienst mit 8,34 (8,28) %, auf den Zugbegleitungsdienst mit 7,80 (7,66) % und auf den Zugbeförderungsdienst mit 39,52 (36,97) %.

Von dem vorerwähnten Einnahmeüberschuss stehen 17 869 582 (16 983 432) ℳ den Staatsbahnen und 468 788 (570 692) Mark den Privatbahnen zu; während der den letzteren vom Staate in Form von eingeräumten Vergünstigungen gewährte Betriebszuschuss 94 955 (178 457) ℳ betrug. Auf 1 km Bahnlänge entfielen an Einnahme 31 872 (29 853) ℳ, an Ausgabe 18 616 (17 164) ℳ und an Ueberschuss 13 256 (12 689) ℳ; ferner entfielen auf 1 km der Gesammtleistung der Lokomotiven an Einnahme 2,86 (2,81) ℳ, an Ausgabe 1,67 (1,62) ℳ, an Ueberschuss 1,19 (1,19) ℳ und auf 1 Nutzkm an Einnahme 3,91 (3,74) ℳ, an Ausgabe 2,28 (2,15) ℳ und an Ueberschuss 1,63 (1,59) ℳ.

Die Einnahmeüberschüsse verzinsten die Anlagekapitalien bei den Staatsbahnen mit 4,20 (4,06) %, bei den Privatbahnen mit 5,95 (5,53) % und bei den sämmtlichen im Betriebe des Badischen Staates stehenden Bahnen mit 4,23 (4,09) %.

Das Anlagekapital des Badischen Staates an der Main-Neckarbahn bezifferte sich im Jahresdurchschnitt auf 8 348 042 ℳ und der Badische Antheil an den Einnahmeüberschüssen dieser Bahn auf 742 282 ℳ. Dieselben verzinsten daher das Anlagekapital mit 8, 89 (10, 52) %, während das Anlagekapital für die Badischen Staatsbahnen und den Badischen Antheil an der Main-Neckarbahn insgesammt im Jahresdurchschnitt 434 279 563 Mark und der Einnahmeüberschuss 18 611 864 ℳ betrug, welche eine Rente von 4, 29 (4, 18) % ergaben.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 647 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 793 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Antrag auf Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der von der Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München betriebenen Bahnen mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Getreideausfuhrbahnen in den Jahren 1890 und 1891.

Die definitiven Betriebseinnahmen dieser Bahnen entsprechen nicht denjenigen Erwartungen, welche man an die glänzende Ernte des Jahres 1890 geknüpft hat. Bei der Elbethalbahn verwandelte sich die anfängliche Mehr- in eine Mindereinnahme. Ebenso hatte die Südbahn, welche Ende August 1890 noch eine Mehreinnahme gegen das nicht besonders günstige Vorjahr von 132 000 fl. hatte, Ende Dezember 1890 statt der Mehr- eine Mindereinnahme von 88 000 fl., während die Galizische Carl-Ludwigbahn zu Ende des Jahres 1890 eine Mehreinnahme von 243 000 fl. und die Staatseisenbahn eine solche von 1 609 000 fl. hatte. Die beiden letzteren Ziffern sind jedoch auch wenig befriedigend, weil eine weit grössere Exportfähigkeit der beiden, die Kornkammern des Reiches zu nennenden Länder, Galizien und Ungarn, durchschneidenden Bahnen unter normalen Verhältnissen eintritt. Das Sinken des Goldagios und die erwartete Herabsetzung des Deutschen Getreidezolles von 5 ℳ auf 3, 5 ℳ hat nämlich die Minderausfuhr verursacht, da der ausländische Käufer bei dem geringeren Werthe seines Geldes nicht so viel Waare als früher erhält und andererseits sich mit der Anschaffung von Getreidevorräthen nicht beeilt, welche er später zu einem niedrigeren Zollsatze beziehen kann. Dessen ungeachtet ist ein Aufschwung unserer Getreideausfuhr im ersten Halbjahre 1891 deshalb zu erwarten, weil für diesen Zeitraum die Versorgung jener Staaten mit Brot aus unserer vorjährigen Ernte noch aussteht, deren eigene Getreideerzeugung allenfalls für ihren Bedarf der ersten Monate nach der Ernte ausreicht. Kommt noch, wie wir alle hoffen und wünschen, der Handelsvertrag mit Deutschland und somit die vorerwähnte Zollermässigung zu stande, so kann ein äusserst lebhafter Ausfuhrverkehr in diesem Jahre nicht ausbleiben.

Die Verstaatlichung der Erzherzog Albrechtbahn.

Nachdem bei der Konversion der Gold- und Silberprioritäten der Albrechtbahn 80 % der gesammten im Umlaufe befindlichen Prioritäten zur Anmeldung gelangt sind, ist die Frage der Verstaatlichung der Bahn damit actuell geworden. In dem Motivenberichte, welchen die Regierung ihrer Vorlage, betreffs eventueller Einlösung der Albrechtbahn durch den Staat, beigegeben hat, ist nämlich das Gelingen der Conversion als die Vorbedingung der Verstaatlichung erklärt, und es wäre die Conversion in diesem Sinne selbst schon dann als gelungen anzusehen, wenn nicht mehr als ein Nominalbetrag von rund 6 Millionen Gulden der im Umlaufe befindlichen Prioritäts-Anleihen, und zwar 4 536 000 fl. Silber der ersten und 1 464 000 fl. der zweiten Emission, noch unkonvertirt im Umlauf verbleiben würde.

Ertheilung bezw. Erstreckung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Landgrafen Fürstenberg und Genossen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von der Station Gmünd der Oesterreichischen Staatsbahnen bis zur Station Freistadt der Oesterreichischen Staatsbahnen auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt. — Ferner die dem Grafen Stefan Starhemberg in Wien ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Mariazell, beziehungsweise Gusswerk, nach Gross-Reifling zum Anschlusse an die Oesterreichischen Staatsbahnen auf weitere 6 Monate verlängert.

Der Oesterreichisch-Rumänische Eisenbahnanschluss.

Nach mehrtägigen Verhandlungen mit den Vertretern der Rumänischen Regierung fand im K. K. Handelsministerium die Unterfertigung der Konvention und einer dazu gehörigen Deklaration über den Oesterreichisch-Rumänischen Eisenbahnanschluss bei Itzkany-Suczawa-Burdujeni statt. In der Konvention wird die Frage des Anschlusses in der Art geregelt, dass an Stelle der bisherigen gemeinsamen Station Suczawa - Itzkany zwei getrennte Stationen bestehen werden: eine Oesterreichische bei Suczawa-Itzkany und eine Rumänische bei Burdujeni. Die näheren Bestimmungen sind auf dem Grundsatze der vollständigen Reziprozität abgefasst. Der gegenseitige Verkehr zwischen den beiden vorgenannten Grenzstationen erfolgt in der Art, dass jede Verwaltung ihre Züge auf ihre eigenen Kosten bis zur fremden Grenzstation führt; die Bahnerhaltung wird von jeder Bahnverwaltung bezüglich ihrer eigenen Strecke geführt und die Einnahmen zwischen beiden werden zur Hälfte getheilt. Gleichzeitig mit der Konvention wurden die entsprechenden Detailvereinbarungen zwischen den Vertretern der beiden Generaldirektionen der Oesterreichischen und Rumänischen Staatsbahnen getroffen. In der abgeschlossenen Deklaration wird dafür Vorsorge getroffen, dass die Bestimmungen der Konvention und der Punktationen zwischen den beiden Verwaltungen in dem Zeitraume, welcher vom Ablaufe der alten Konvention, d. i. am 1. März d. J., zum Austausche der Ratifikationen verstreichen wird, provisorisch bereits aktivirt werden, was bereits geschehen ist. Die Konvention enthält 23 Artikel und ist vorbehaltlich einer von 10 zu 10 Jahren eintretenden fakultativen Revision unkündbar abgeschlossen.

Die beiden Duxer Bahnen und die Oesterreichische Regierung.

Es ist in der letzten Zeit kaum ein Tag vergangen, dass nicht Berichte über die Sitzungen der beiden Verwaltungsräthe der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn, sowie über deren Verhandlungen mit dem Handelsministerium und mit der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in den Blättern erschienen sind. In der That sind die Verhältnisse zwischen den beiden Bahnen untereinander und gegenüber der Regierung so verwickelt, dass deren, in der „N. Fr. Pr.“ enthaltene Darstellung von allgemeinem Interesse ist. „Die Beziehungen der beiden Bahnen sind durch den Vertrag vom Jahre 1884 geregelt worden. Nach diesem Uebereinkommen hat die Prag-Duxer der Dux - Bodenbacher Bahn zunächst das Recht der Betriebsführung eingeräumt, welches dann auf den Staat übergegangen ist. Gleichzeitig hat die Dux-Bodenbacher Bahn das Recht erworben, die Prag-Duxer Bahn gegen Uebernahme sämmtlicher Anlehen und sonstigen Passiven und gegen Erlag eines Kaufpreises von 8 Millionen Gulden zu erwerben. Von diesem Rechte hat die Dux - Bodenbacher Bahn insofern Gebrauch gemacht, als sie im Jahre 1889 nach den Bestimmungen dieses Vertrages die Ausübung ihres Kaufrechtes der Verwaltung der Prag-Duxer Bahn angekündigt hat. Die Dux-Bodenbacher Bahn war jedoch nicht in der Lage, dieser Ankündigung den effektiven Kauf folgen zu lassen, weil die Regierung die Anträge nicht genehmigte, welche die Dux-Bodenbacher Bahn in betreff der Beschaffung des Kaufschillings von 8 Millionen Gulden gestellt hatte und welche u. a. den Vorschlag enthielten, Dux-Bodenbacher Aktien Lit. C auszugeben. Die Verhandlungen über die Modalitäten des Kaufes sind bis heute noch nicht beendet, und es ist fraglich geworden, ob die Dux-Bodenbacher Bahn noch in die Lage kommen wird, das ihr seinerzeit eingeräumte Recht auszuüben, ja von juristischer Seite wurde sogar behauptet, dass dieses Recht durch die Thatsache der Kündigung, welcher der wirkliche Erlag des Kaufpreises nicht folgte, bereits betroffen sei. Die Verwaltung der Dux-Bodenbacher Bahn behauptet allerdings, dass ihr Recht nicht berührt sei. Die Dux-Bodenbacher Bahn als auch die Prag - Duxer Bahn befinden sich nun in folgender Situation: Die Regierung hat das Recht, beide Bahnen vom 1. Januar 1892 an, also mit dem Beginne des nächsten Jahres, zu erwerben. Die Einlösungsrente steht im Minimalbetrage auch bereits fest, und zwar derart, dass die Regierung bei der Einlösung mindestens einen Durchschnittsbetrag von 3, 1 Millionen Gulden gewähren muss, wovon 1, 69 Millionen Gulden auf die Dux - Bodenbacher und 1, 41 Millionen Gulden auf die Prag-Duxer Bahn entfallen. Eine Aufbesserung dieser Minimalquote kann sich aus folgenden Faktoren ergeben: Für das Jahr 1890 hat die Regierung den beiden Gesellschaften ein jährliches Reinerträgniss garantirt, welches dem durchschnittlichen Jahreserträgnisse des Jahres 1888 und 1889 und einem Zuschlage von 5 % entspricht. Bei der Bemessung der Einlösungsrente werden aber die Reinerträgnisse der letzten 3 Jahre aufgestellt, das ungünstigste ausgeschieden und der Durchschnitt, welcher sich dann aus den verbleibenden 2 Jahren ergibt, repräsentirt die

Einlösungsrente der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn. Die Entwickelung der Prag-Duxer Bahn war nun derart, dass sie im Jahre 1889 ein Reinerträgniss von 1,46 Millionen Gulden lieferte, dass also ihr Erträgniss jetzt schon höher ist, als der ihr vom Staate zugesicherte Minimal-Einlösungspreis von 1,41 Millionen Gulden. Die Prag-Duxer Bahn hat im Jahre 1890 eine Mehreinnahme ausgewiesen, so dass sich für das Jahr 1890 wahrscheinlich eine weitere Steigerung des Reinerträgnisses ergeben wird. Hinsichtlich der künftigen Kaufrente werden, da das Einlösungsrecht des Staates am 1. Januar 1892 beginnt und die Ausübung desselben nicht zweifelhaft ist, die Erträgnisse der Jahre 1889, 1890 und 1891 maassgebend sein, wobei voraussichtlich das Erträgniss des Jahres 1889 als das ungünstigste auszuscheiden sein wird, so dass die Einlösungsrente auf Grund des durchschnittlichen Erträgnisses der Jahre 1890 und 1891 zu berechnen sein dürfte. Allerdings ist ein genauer Kalkül über die Höhe der Einlösungsrente schwer aufzustellen, weil gerade im gegenwärtigen Augenblicke durch die Forderung, welche der Staat an die Dux-Bodenbacher Bahn und an die Prag-Duxer Bahn bezüglich der Investitionen gestellt hat und bezüglich Reduktion der Tarife erheben will, ein Druck auf die Rentabilität ausgeübt wird. Dazu tritt noch der folgende Umstand: Es verlautet nämlich, dass die Dux-Bodenbacher Bahn die Absicht hat, von der Prag-Duxer Bahn eine Entschädigung dafür zu verlangen, dass die Dux-Bodenbacher Bahn auf die Ausübung des ihr im Vertrage vom Jahre 1884 eingeräumten Rechtes, die Prag-Duxer Bahn um den Preis von 8 Millionen Gulden zu erwerben, verzichte. Die Entschädigung soll darin bestehen, dass die Prag-Duxer Bahn auf einen Theil der staatlichen Einlösungsrente, welche ihr zukommen würde, zu Gunsten der Dux-Bodenbacher Bahn verzichte."

Die beiden Fünfkirchener Bahnen und die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft.

Die Vertreter dieser Gesellschaft führten mit der Ungarischen Regierung bezw. mit den Ungarischen Staatsbahnen langwierige Verhandlungen, welche sich auf die Rechtsverhältnisse der vorgenannten Bahnen beziehen. Was nämlich die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn betrifft, so wünschen die Ungarischen Staatsbahnen das Peagerecht auf der Theilstrecke Ueszögh-Villany zu erwerben, und die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft ist auch bereit, dieses Peagerecht gegen eine Pauschalsumme von 50 000—80 000 fl. und gegen eine Entschädigung von 3 kr. für das Achskilometer der Züge der Ungarischen Staatsbahnen einzuräumen. Eine definitive Vereinbarung ist noch nicht getroffen, doch dürfte eine Verständigung auf dieser Grundlage erzielt werden. Von seiten der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft wurde auch die Frage angeregt, ob nicht die Ungarische Regierung das Betriebsrecht auf der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn ablösen wolle. Die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn ist nämlich Eigenthum des Staates, die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft besitzt aber auf die Dauer von 90 Jahren das Betriebsrecht. Man ist in Ungarn nicht geneigt, derzeit auf eine Ablösung des Betriebsrechtes einzugehen. Bezüglich der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn strebt die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft die Auflösung des bestehenden Kohlenfrachten-Garantievertrages an, welcher die Schifffahrtgesellschaft sehr belastet. Sie vertritt nämlich den Standpunkt, dass dieser Vertrag infolge der Verstaatlichung der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn hinfällig geworden sei, ist aber zu einem Arrangement mit den Ungarischen Staatsbahnen bereit. Von seiten der letzteren wurde diese Anregung nicht grundsätzlich abgelehnt. Es ist jedoch über die Modalitäten der Auseinandersetzung noch keine Vereinbarung zu stande gekommen. Man erwartet nunmehr eine präzise Aeusserung der Ungarischen Staatsbahnen auf die Anträge der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft.

Stand der Eisenbahnbauten Ende Januar 1891 in Oesterreich.

Der mit Ende 1890 ausgewiesenen Zahl der Eisenbahnbau-Kilometer wuchs im Monate Januar 1891 nur die 0.8 km betragende, von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auszuführende Lokalbahnstrecke Göding - Oesterreichisch - Ungarische Grenze in der Richtung gegen Holics zu; dagegen gelangten, wie bereits in dieser Zeitung gemeldet, zur Betriebseröffnung die Theilstrecke Kilometer 0,0—22,0 (von Laibach bis zur unteren Station Stein) der Lokalbahn Laibach-Stein und die Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee (24,2 km lang). Es standen somit zum Schlusse des Monats Januar 479,7 km Eisenbahnen in Bauausführung. Darunter konnte das zweite Geleise in der Strecke Falkenau-Dassnitz der Buschtêhrader Eisenbahn als vollendet bezeichnet werden; der Vollendung nahe waren die Lokalbahn Innsbruck-Hall, dann die Strecken Wilfleinsdorf-Bruck der Staatseisenbahn-Gesellschaft, Dembica-Przemysl der Carl Ludwigbahn und Dassnitz-Königsberg der Buschtêhrader Eisenbahn, in welchen das zweite Geleis gelegt wird. Die Zahl der durchschnittlich für den Tag und das Kilometer beim Eisenbahnbaue beschäftigten Arbeiter ging der Jahreszeit und den stattgehabten Betriebseröffnungen entsprechend von 3 870 auf 2 193, d. i. um 1 677 Mann, zurück. Von den 479,7 km, welche am Ende des Monats Januar im Baue waren, entfallen 247,7 km auf zweite Geleise, demnach blos 232 km auf den Bau von mehreren kleinen Lokalbahnen.

Die Aufhebung des Triester Freihafens und die Tarife.

Dem aus Anlass dieses bevorstehenden Ereignisses von der Wiener Handelskammer dem Handelsministerium überreichten Memorandum ist folgendes bezüglich des Bahnverkehres zu entnehmen: Die Regierung muss zunächst allen ihren Einfluss geltend machen, dass eine derartige Verbilligung der Lloydtarife in Verbindung mit den Inlandstarifen platzgreife, dass der Oesterreichischen Industrie die Vortheile ihrer geographischen Lage und der ihr dadurch gegebene Vorsprung vor der Deutschen, Französischen, Belgischen Industrie auch wirklich zu statten kommt, und der Unterschied zwischen ihren Produktionsbedingungen und denjenigen der mit ihr konkurrirenden Industriestaaten möglichst ausgeglichen werde. — Durch diese und ähnliche Maassregeln wird man nach und nach auch dahin gelangen, dass auf der südlichen Route eine Ausgleichung des jetzigen Missverhältnisses der Frachtenbewegung Inland-Triest und Triest-Inland erfolgt und die betheiligten Bahnen in der Frachtenvermehrung eine Entschädigung finden. Ganz entschieden muss die gesammte Oesterreichische Tarifpolitik stets von dem Gesichtspunkte getragen sein, dass unsere Tarife den Ungarischen zum mindesten gleichgestellt seien, dass aber unter allen Umständen für den überseeischen Transportverkehr die Tarife für Wien nicht höher als jene über Wien oder für andere Routen und andere Plätze des Reiches erstellt sein dürfen und dass für Wien die Reexpeditionsbegünstigung allgemein gewährt werde.

Verunglückung eines Bediensteten auf einer noch nicht eröffneten Lokalbahn (Rechtsfall).

Ein Kondukteur erlitt durch die Entgleisung des Probezuges auf einer zu eröffnenden Lokalbahn eine solche Beschädigung, dass er erwerbsunfähig wurde. Diesem auf eine Entschädigung klagenden Kondukteur, welcher einen ordentlichen Jahresbezug von 875 fl. hatte, wurde von der I. Instanz ein Kapitalsbetrag für Verdienstentgang und ein Schmerzensgeld von je 5 000 fl., überdies für Heilungs- und Pflegekosten 503,50 fl. zugesprochen. Die II. Instanz erhöhte die Zahlung für Verdienstentgang auf 10 892 fl. und das Schmerzensgeld auf 10 000 fl. Der K. K. Oberste Gerichtshof stellte jedoch das erstinstanzliche Urtheil wieder mit der Begründung her: dass das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 auch bezüglich der im Bau befindlichen Eisenbahnen Anwendung findet und dass bei Feststellung des Schmerzensgeldes für eine körperliche Beschädigung auf die Höhe der aus diesem Anlasse festgestellten Vermögensverhältnisse entsprechend Rücksicht zu nehmen ist. Die Jahresrente des Beschädigten würde mit der statutenmässigen Einrechnung der Pension nur nahezu 600 fl. ergeben, welche aber durch die Zinsen des Schmerzensgeldes entsprechend erhöht erscheinen. („Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." Nr. 25.)

Eröffnung einer Haltestelle.

Am 1. März d. J. wurde die Haltestelle Smogliani zwischen der Station Canfanaro und der Haltestelle St. Vincenti auf der Staatsbahnlinie Divacca-Pola, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Entlastung des Prager Bahnhofes der Staatseisenbahn-Gesellschaft durch eine Zweigbahn.

Der Frachtenverkehr der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Prager Bahnhof hat seit Jahren eine so gewaltige Ausdehnung genommen, dass alle Zu- und Umbauten sich als völlig unzureichend erwiesen, eine rationelle Erweiterung dieses Bahnhofes aber durch seine Lage inmitten des Weichbildes der Stadt und in Karolinenthal ausgeschlossen ist. Die Verwaltung der genannten Bahn musste nun einen anderen Ausweg suchen und hat denselben in glücklicher Weise dadurch zur Lösung gebracht, dass sie durch den Bau einer neuen Linie den Frachtenverkehr von Prag nach Bodenbach ableiten wird. Die Verwaltung hat zu diesem Zwecke die Konzession einer Zweigbahn erworben, welche von der Station Porican der Hauptlinie Brünn-Prag abzweigt und nach Mochow geht. Die Fortsetzung derselben von hier über Celekowitz bis nach Brandeis a. d. Elbe bildet eine Linie, welche der Lokaleisenbahn-Gesellschaft gehörte und nunmehr auch in den Besitz der Staatseisenbahn-Gesellschaft übergegangen ist. Diese baut nun eine Fortsetzungslinie von Brandeis über Elbe-Kosteletz und Neratovic bis nach Lucez, und von hier aus wird die bestehende Schleppbahn Lucez-Jencowicz, welche bei letztgenannter Station in die Prag-Bodenbacher Hauptlinie der Gesellschaft einmündet, das Endglied der neuen Verkehrsstrecke bilden. Die

ganze Linie von Porican bis Jencowicz wird nur um weniges länger sein als der bisherige Weg, welcher über Prag führte, und wird in ungefähr 2 Jahren dem Verkehr übergeben werden.

Generalversammlung der Lokalbahn Budapest-St.-Lorenz am 18. Februar d. J.*)

Dem Direktionsberichte zufolge schliesst das Jahr 1890 nach Deckung aller Auslagen und nach erfolgten statutenmässigen Abschreibungen mit einem Reingewinn von 17 459 fl. gegen 14 057 fl. im Vorjahre. Davon erhalten die Stamm- und Prioritätsaktien 6% Zinsen und ½% Superdividende, dann werden für den Reserve- und Erneuerungsfonds 1 874 fl. hinterlegt; auf neue Rechnung werden 441 fl. geschrieben und endlich für Tantiemen 910 fl. verwendet.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Leider hat wieder die Politik einen ungünstigen Einfluss auf den Gang der Kurse genommen. Die Mittheilung des „Deutschen Reichsanzeigers“ über die Rücknahme der Erleichterungen im Passzwange gegen Frankreich hat auf der Börse eine nicht geringe Beunruhigung hervorgerufen, welche durch die Aeusserungen der „Kölnischen“ und der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ vermehrt wurden. Davon wurden besonders die internationalen Bahnaktien, wie Galizische Carl Ludwigbahn (211,25), Nordwestbahn (215,25), Elbethalbahn (221) und Südbahn (129,75) berührt, während Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2780) sich gleich blieb und Staatsbahn (244,50) unbedeutend stieg. Dagegen waren die anderen Böhmischen Bahnen infolge hoher Dividendenschätzungen beliebt, dass sich die Buschtêhrader Bahn (A. 1230, B. 486) zu der öffentlichen Erklärung veranlasst sah, dass sie allen Dividendenschätzungen, welche in den Blättern auftauchten, gänzlich fernsteht. Die definitiven Rechnungen dürften vor Anfang April nicht fertig sein. Erst dann werde die Verwaltung die Dividende deklariren können und dieselbe sofort publiziren. Nachdem eine ruhigere Auffassung der politischen Geschehnisse eingetreten ist und von den Märzfälligkeiten von 24 Millionen ein grosser Theil der Börse zufliessen dürfte, so ist eine bessere Stimmung zu hoffen.

Von der Balkanhalbinsel.

Serbien: Neuer Binnentarif.

Am 14/26. Januar d. J. ist auf den Serbischen Bahnen ein neuer Binnentarif in Kraft getreten, der gegenüber den bisherigen Sätzen ganz erhebliche Ermässigungen aufweist. Im Personenverkehr ist der kilometrische Satz für Lokal-, Personen- und gemischte Züge auf 10 bezw. 7,5 und 5 Cts. in den drei Klassen herabgesetzt worden; Feldarbeiter in Gruppen von wenigstens 10 Personen zahlen bei Fahrten nach demselben Bestimmungsort sogar je nur 1,5 Cts. für 1 km. Ausserdem sind Jahreskarten sowie Rückfahrkarten mit 20% Ermässigung eingeführt worden. Für Schnell- und direkte Züge bleibt der bisherige Preis von 14 bezw. 10,5 und 7 Cts. bis auf weiteres bestehen; ebenso der Aufschlag von 20% zur Fahrkarte I. Klasse bei Benutzung der Orient-Expresszüge.

Bezüglich des Gepäcks ist das Freigewicht von 25 auf 30 kg erhöht und der Tarif für je 10 kg Uebergewicht von 0,5 auf 0,4 Cts. für das Kilometer ermässigt; die Abfertigungsgebühr von 15 Cents für jeden Gepäckschein ist nicht geändert. Ebenso ist der kilometrische Frachtsatz von 3 Cts. für Hunde sowie die Abfertigungsgebühr von 20 Cts. für jede Hundekarte dieselbe geblieben.

Für die drei Gruppen Eilgut, die als gewöhnliches, ermässigtes und besonders ermässigtes Eilgut bezeichnet werden, sind die Frachtsätze von 5 bezw. 3 und 2 auf 3 bezw. 2 und 1,5 Cts. für 1 km und 100 kg herabgesetzt worden; ebenso die Abfertigungsgebühr von 25 auf 20 Cts. für je 100 kg.

Die neuen Frachtguttarife betragen (für je 100 kg und 1 km) für sperriges Gut 3 Cts., für die Klassen I = 1,5, II = 1,2, A = 1,0, B = 0,8, C = 0,6 Cts., endlich für Sammelgut (5 000 kg) = 1,2 und für solches (10 000 kg) = 1,0 Cts.; sie sind mit Ausnahme der unverändert gebliebenen Sätze für sperriges und Sammelgut um je eine Klasse abwärts gerückt. Die Abfertigungsgebühr von 15 Cts. (10 Cts. bei Klasse B und C) ist nicht geändert.

Im Viehverkehr sind für jedes Geviertmeter Bodenfläche des Wagens und für 1 km Beförderungsstrecke bei Hornvieh 1,5, bei Kleinvieh unter Benutzung einer Etage 2,0, bei Kleinvieh unter Benutzung zweier Etagen 1,5, bei Pferden, Fohlen und Maulthieren 3,5 Cts., ausserdem eine Abfertigungsgebühr von 30 Cts. bei Benutzung einer, von 20 Cts. bei Benutzung zweier Etagen (für jedes Geviertmeter Bodenfläche) zu entrichten. Die Entseuchungsgebühr beträgt für eine Etage 3 Frcs., für zwei Etagen 5 Frcs.

Sämmtliche Beträge sind in Gold zu entrichten.

*) Wir bemerken im allgemeinen, dass in den Berichten über die Generalversammlungen die Ertheilung des Absolutoriums und die Wahlen in den Verwaltungsrath nicht erwähnt werden.

Bulgarien: Eisenbahnprojekte.

Die in Südbulgarien geplante Bahn soll nach den Beschlüssen der Sobranje von Philippopel über Stara-Saghra, Nova-Saghra und Sliwno nach Yamboli (130 km) führen und bereits im Frühjahr d. J. unter Leitung der Staatsingenieure in Bau genommen werden.

Der von uns im letzten Berichte (vgl. Nr. 96 S. 940 Jahrg. 1890 d. Ztg.) ausgedrückte Zweifel an der Richtigkeit der Bulgarischen Nachrichten, nach denen einzelne Strecken der Linie von Kaspidschau über Schumla, Tirnowa, Plewna, Roman und Sofia nach Köstendil (450 km) bereits 1890 fertiggestellt sein sollten, bewahrheitet sich leider nur zu sehr; denn nach den neuesten Mittheilungen ist der Bau noch gar nicht in Angriff genommen worden.

Rumänien.

Eisenbahnhaushalt für 1891.

Nach dem von der Generaldirektion der Rumänischen Staatsbahnen der Kammer vorgelegten Eisenbahnhaushalt für 1891 befinden sich einschl. der Linie Tschernavoda-Constantza Ende 1890 2 428 km Eisenbahnen im Betriebe des Staates. Im Laufe des Jahres 1891 sollen am 1. Juli die Linie Laculetz-Puciosa (7 km), ferner am 1. September die Linien Vaslui-Jassy (67,5 km) und Turnu-Magurele-Hafen (3,3 km) eröffnet werden, so dass Ende 1891 die Gesammtlänge 2 505,8 km betragen wird. Da die Linie Laculetz-Puciosa nur 6, die Linien Vaslui-Jassy und Turnu-Magurele-Hafen nur 4 Monate im Betriebe stehen werden, da ferner die Hafenbahn in Braila nur dem Güterverkehr dient, so berechnet sich die mittlere Betriebslänge für den Personenverkehr auf 2 448, für den Güterverkehr auf 2 450 km.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben betragen:

im Jahre	bei einer mittleren Betriebslänge von km	im ganzen Frcs.	auf 1 km Betriebslänge Frcs.
1883 . .	1 184	8 149 810	6 883
1884 . .	1 279	8 112 544	6 343
1885 . .	1 354	7 853 824	5 800
1886 . .	1 391	8 069 371	5 801
1887 . .	1 883	8 595 610	5 096
1888 . .	2 127	10 517 187	4 945
1889 . .	2 402	11 712 999	4 876

Für die ersten 10 Monate von 1890 ergibt sich eine Einnahme von annähernd 10 350 618 Frcs., so dass man für das ganze Jahr eine solche von 12 420 750 Frcs. erwarten kann; rechnet man hierzu 428 361 Frcs. als Betrag der wahrgenommenen durchschnittlichen Einnahmesteigerung aus dem Personenverkehr und 48 000 Frcs. für die zu eröffnenden Linien, so ergibt sich eine wahrscheinliche Einnahme von 12 897 101 Frcs. oder rund 12 900 000 Frcs.

Die Einnahmen aus dem Eil- und Frachtgutverkehr haben betragen:

im Jahre	bei einer mittleren Betriebslänge von	aus dem Eilgutverkehr		aus dem Frachtgutverkehr	
		im ganzen	auf 1 km Betriebslänge	im ganzen	auf 1 km Betriebslänge
	km	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
1883	1 190	489 808	412	13 264 322	11 116
1884	1 271	526 723	415	11 866 499	9 352
1885	1 359	408 016	329	13 682 328	10 068
1886	1 402	527 782	376	13 660 285	9 743
1887	1 896	565 411	298	15 584 173	8 219
1888	2 135	741 903	348	18 692 935	8 755
1889	2 409	871 598	362	20 488 866	8 505

Auf dieser Grundlage hat man die Einnahmen aus dem Eilgutverkehr zu 900 000 Frcs., die aus dem Frachtgutverkehr zu 24 400 000 Frcs. veranschlagt.

Die Einnahmen des Gesammtnetzes (ausschl. Tschernavoda-Constantza) sind veranschlagt: 1. aus dem Personenverkehr zu 12 900 000 Frcs., 2. aus dem Gepäckverkehr zu 387 000 Frcs., 3. aus dem Eilgutverkehr zu 900 000 Frcs., 4. aus dem Frachtgutverkehr zu 24 400 000 Frcs., 5. aus verschiedenen Quellen zu 950 000 Frcs., 6. aus den Dienstsendungen zu 1 600 000 Frcs., endlich 7. aus den Kohlenbergwerken zu 143 000 Frcs. Dies ergibt zusammen 41 280 600 Frcs. und unter Mitberücksichtigung

der Linie Tschernavoda-Constantza 42 160 600 Frcs., denen an wahrscheinlichen Ausgaben 28 192 605 Frcs. gegenüberstehen werden, so dass ein Reinertrag von 13 967 995 Frcs. zu erwarten ist. Von letzterem würde 1 %, also 421 606 Frcs., den Rücklagen zugeführt werden und der Rest von 13 546 389 Frcs. in den allgemeinen Staatshaushalt übergehen.

Bereits im Jahre 1889 hatte die Kammer zur Vermehrung der Fahrbetriebsmittel um 50 Lokomotiven, 900 gedeckte und 100 offene Güterwagen der Regierung eine Summe von 7 848 800 Frcs. zur Verfügung gestellt. Seitdem sind aber verschiedene neue Bahnlinien genehmigt und zum Theil schon in Angriff genommen worden, so dass das Rumänische Bahnnetz in den nächsten Jahren durch die Linien Vaslui-Jassy, Dorohoï-Jassy (Schishiathalbahn), Craïova-Calafat, Pitesti-Curtea d'Arges, Tirgu-Ocna-Moinesti, Turnu-Magurele-Hafen und Bacau-Piatra (Schmalspurbahn, die zur Vollspurbahn umgebaut wird) verlängert werden wird. Diese Verlängerung war aber bei Beantragung der obigen Summe noch nicht berücksichtigt und der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher der Kammer einen abermaligen Gesetzentwurf vorgelegt, nach welchem der Regierung zur Anschaffung von 50 Lokomotiven, 120 Personen- und 1 100 Güterwagen die durch Begebung von Rente zu beschaffende Summe von 8 750 000 Frcs. zur Verfügung gestellt werden soll.

Donaubrücke bei Tschernavoda.

Nachdem der Bau der grossen Donaubrücke bei Tschernavoda im Oktober v. J. in Angriff genommen worden ist, sind neuerdings auch die Brückenbauten im Ueberschwemmungsgebiet zwischen dem Hauptarm der Donau und der Bortschea, einem linken Seitenarm, sowie die Brücke über die Bortschea selbst verdingt worden; den Zuschlag hat das Eisenwerk des Creusot im Verein mit der Firma Gärtner bei einer Forderung von 3 407 842,61 Frcs. erhalten. Die Gesammtlänge der aus 3 Jochen von je 120 m bestehenden Bortscheabrücke beträgt 420 m.

Griechenland.

Von der zum Bau der Eisenbahn Piräus-Larissa bestimmten steuerfreien 5 % Goldanleihe des Königreichs Griechenland vom Jahre 1890 in Höhe von 100 000 000 Drachmen (vergl. Nr. 51 Jahrg. 1890 d. Ztg.) haben die Nationalbank für Deutschland in Berlin, sowie die Deutsche Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. am 10. Januar d. J. einen ferneren Betrag von 1 700 000 £ = 34 000 000 ℳ = 42 500 000 Drachmen Gold = 42 500 000 Frcs. zum Kurse von 91 % zuzüglich der laufenden Stückzinsen vom 15. Dezember 1890 bis zum Tage der Abnahme zur Zeichnung aufgelegt.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Nach dem Bericht des General-Eisenbahninspektors für Oktober 1890 sind von der Buenos Ayres und Rosario Bahn die Theilstrecken Irigoyen-Santo Tomé (71 km), Galvez-Iturraspe (103 km) und Pinto-la Banda (228 km) dem Betriebe übergeben worden.

Die Grosse Südamerikanische Centralbahn-Aktiengesellschaft (Grand chemin de fer central sud-americain, société anonyme), hat am 10. Dezember 1890 am Gesellschaftssitze in Brüssel ihre zweite jährliche Hauptversammlung abgehalten; diese Gesellschaft hat den Bau und Betrieb der durch Gesetz vom 5. Oktober 1887 den Herren A. Pelaez & Cie. auf 99 Jahre konzessionirten Eisenbahn von Reconquista nach Formosa (459 km) nebst Verlängerung bis Asuncion zum Zweck. Die ursprünglichen Konzessionsinhaber veräusserten mit Genehmigung der Argentinischen Regierung ihre Rechte durch Vertrag vom 4. April 1889 an eine Belgisch-Französische Finanzgruppe und verpflichteten sich zugleich, den zur Herstellung der freien Strecke, der Bahnhöfe, Werkstätten, Niederlagen und sonstigen Baulichkeiten erforderlichen Grund und Boden, etwa 54 000 000 Geviertmeter, unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, während von den Käufern bezw. von der von ihnen zu bildenden Gesellschaft als Entgelt eine baare Summe von 2 000 000 Frcs. zu zahlen und ausserdem 10 000 Frcs. für jedes Kilometer in Schuldverschreibungen der Gesellschaft zu übergeben waren. Am 14. April 1889 bildete sich in Brüssel die Grosse Südamerikanische Centralbahn-Aktiengesellschaft mit einem Kapitale von 10 000 Vorzugs-Antheilscheinen im Nennwerthe von je 500 Frcs. und 40 000 Stamm-Antheilscheinen ohne Werthbezeichnung, während das fernere Kapital durch Ausgabe von 95 000 Stück 4½ prozentige, in 99 Jahren zu tilgender Schuldverschreibungen aufgebracht werden sollte. Die erste Thätigkeit des Verwaltungsrathes bestand darin, die Argentinische Regierung zu einem Uebereinkommen zu veranlassen, auf Grund dessen die Konzessionsdauer von 99 auf 55 Jahre beschränkt, dafür aber die für ein kilometrisches Anlagekapital von 28 640 Pesos nur auf 20 Jahre bewilligte 5 prozentige Zinsengewähr auf 55 Jahre ausgedehnt wurde. Demzufolge beschloss die am 18. Dezember 1889 abgehaltene erste Jahresversammlung 20 000 statt 10 000 Vorzugsantheilscheine auszugeben und ermächtigte zugleich den Verwaltungsrath, Schuldverschreibungen bis zu einer Höhe aufzunehmen, dass deren Verzinsung und Tilgung (innerhalb 55 Jahren) jährlich nicht mehr als 2 500 000 Frcs. in Anspruch nimmt.

Ueber die jetzige Lage der Gesellschaft entnehmen wir dem neuesten Geschäftsbericht folgendes: Zum Generaldirektor in Argentinien ist der Ingenieur G. Mestreit, zum Direktionssekretär L. Gaudron mit der Maassgabe ernannt worden, dass beider Unterschriften zur Uebernahme von Verpflichtungen der Gesellschaften erforderlich sind. Bezüglich der Begebung der Anleihe waren Unterhandlungen mit Bauunternehmern angeknüpft, die sich zur Zeichnung der ganzen Anleihe verpflichten wollten, wenn ihnen der Bau der Linie von Reconquista bis zum Pilcomajo uneingeschränkt übertragen würde; es kam indessen der Aufstand von Buenos Ayres dazwischen und die Verhandlungen zerschlugen sich, so dass die Anleihe noch unbegeben ist. Daraus hat sich ein bei den Argentinischen Gerichten anhängiger Rechtsstreit mit den ursprünglichen Konzessionsinhabern entsponnen, weil diese nach Empfang der baaren Entschädigung von 2 000 000 Frcs. auch die kilometrische Abfindung von 10 000 Frcs. in Schuldverschreibungen verlangen, während die Gesellschaft die Meinung vertritt, dass diese Abfindung erst bei der ersten Begebung ihrer Schuldverschreibungen zu erfolgen habe und sich darauf stützt, dass Pelaez & Cie. trotz erhaltenen Vorschusses erst einen so geringen Theil des Grund und Bodens übergeben haben, dass sie selbst für deren Rechnung Ländereien habe erwerben müssen. Die im Oktober 1889 kräftig in Angriff genommenen Bauarbeiten mussten angesichts der politischen und wirthschaftlichen Lage verlangsamt werden, da es bei den Schwankungen der Goldwährung unmöglich ist, mit den Unternehmern längere Verträge zu schliessen; denn wenn das Aufgeld steigt, laufen die Arbeiter davon und wenn es sinkt, ist die Gesellschaft im Nachtheil. Im wesentlichen beruht das Ergebniss in der Fertigstellung des Unterbaues auf 53 km. Von den Vorzugs-Antheilscheinen sind auf 5 788 Stück je 200 Frcs., auf 13 Stück je 300 Francs und auf 14 199 Stück je 500 Frcs. eingezahlt.

Der am 1. Januar d. J. fällig gewesene Zinsschein der Santa Fe and Reconquista Railway bonds ist nicht eingelöst worden. Die Französische Gesellschaft der Provinzialbahnen von Santa Fe macht hierfür die Provinzialregierung von Santa Fe verantwortlich und stellt die Verhältnisse folgendermaassen dar: Das 1 315 km umfassende Provinzialbahnnetz von Santa Fe zeigt zunächst eine Gruppe von 762 km, von denen sich 262 km im Betriebe befinden und 500 km vertraglich der Gesellschaft Fives-Lille in Bau gegeben sind; diese 762 km dienen als Pfand für die am 25. April 1889 begebenen 165 620 Stück 5 % Schuldverschreibungen im Nennwerthe von je 500 Frcs., für deren Verzinsung und Tilgung während der Bauzeit die Gesellschaft Fives-Lille aufzukommen hat. Eine zweite vollständig im Betriebe befindliche Gruppe umfasst 553 km (darunter die Linie Santa Fe-Reconquista), die von einer Englischen Gesellschaft von dem Ertrage zweier seitens der Provinzialregierung in London begebenen Anleihen gebaut und später der Französischen Gesellschaft in Pacht gegeben wurden. Der bezügliche Pachtvertrag enthält u. a. die Bestimmung, dass die Gesellschaft der Provinzialregierung gewisse Vorschüsse zu leisten hat, die zur Verzinsung und Tilgung der in London begebenen Anleihen dienen sollen; da diese (durch 4½ % Buenos Ayres-Schuldverschreibungen gewährleisteten) Vorschüsse gegenwärtig den Betrag von 10 000 000 Francs erreicht haben, so glaubte die Gesellschaft diese Summe nicht überschreiten zu dürfen. (Vergl. auch Nr. 87 Jahrg. 1890 d. Ztg.)

Die Betriebseinnahmen haben — wie aus den ferneren Mittheilungen der Gesellschaft hervorgeht — im 1. Halbjahr 1890 bei einer mittleren Betriebslänge von 779 km 885 180 Papier-Piaster betragen gegen 408 738 P. bei 603 km Länge im Vorjahre, während die Betriebsausgaben von 465 820 P. in 1889 nur auf 745 950 P. in 1890 gestiegen sind; das Verhältniss der Ausgaben zur Einnahme ist daher von 114 auf 84 % gefallen. Noch bemerkenswerther ist das Betriebsergebniss im Juli und August 1890, da sich in diesen beiden Monaten das Ausgabenverhältniss von 117 in 1889 auf 66 in 1890 bezw. von 96 auf 67 % ermässigt hat.

Ueber den Fortschritt der Bauarbeiten sagt der Jahresbericht der Gesellschaft Five-Lille, dass im 1. Halbjahr 1891 von der Linie Santa Fe-Rosario 160 km und von der Linie Manuel-Galvez-San Cristobal 120 km, dagegen die verbleibenden 220 km vertragsmässig bis Ende 1892 dem Betriebe übergeben werden würden.

Von der etwa 625 km langen Linie San Cristobal-Tucuman der Französischen Gesellschaft der Argentinischen Eisenbahnen sollte nach Mittheilung der

Gesellschaft Five-Lille vor Ablauf des Jahres 1890 eine 150 km lange Strecke dem Betriebe übergeben sein, während der Rest vertragsmässig bis Ende 1892 zur Eröffnung kommen soll.

Nach Londoner Nachrichten hat die grosse Argentinische Eisenbahnunternehmung Clarke, Konzessionsinhaberin der Transandinebahn, ihre Zahlungen eingestellt.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Ansatz auch der Zinsen und Kosten bei der Werthbemessung des Arreststreites neben der Hauptforderung.** Das Reichsgericht (I. Civilsenat) hat mittelst Beschlusses vom 25. Juni 1890 in Sachen wider die Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft die erhobene Beschwerde verworfen, welche dahin ging, dass die Werthbemessung für die Berechnung der Gerichtskosten in der durch den Widerspruch des Arrestbeklagten anhängig gewordenen Streitsache, betreffend die Aufhebung des Arrestbefehles und des Pfändungsbeschlusses, nach dem Werthe der Kapitalsforderung ohne Rücksicht auf die ebenfalls zum Gegenstande der Sicherung durch Arrest gemachten Zinsen und Prozesskosten erfolgt war.

v. O. **§ 2 des Reichs-Haftpflichtgesetzes setzt zu seiner Anwendung voraus, dass die Verletzung durch eine beim Betriebe gefährlich gewordene Anlage bewirkt oder von ihr ausgegangen ist.** Aus den Entscheidungsgründen: „Es ergibt sich aus der Wortfassung des Gesetzes: ‚wer .... betreibt‘ und ist auch in der Rechtsprechung anerkannt, dass die im § 2 normirte Haftpflicht aus der Betriebsführung regelmässig derart auf den Betriebsort beschränkt ist, dass die Verletzung durch die beim Betriebe gefährlich gewordene Anlage bewirkt oder doch von ihr ausgegangen sein muss. Auf Unfälle, welche sich ganz ausserhalb des Fabrikbetriebes ereignen, ist das Reichs-Haftpflichtgesetz nicht anwendbar. Das Baugewerbe als solches fällt nicht unter den Begriff der Fabrik und deshalb auch nicht unter das Haftpflichtgesetz und ebenso wenig ist dies bei Bauten und Reparaturen lediglich um deswillen der Fall, weil sie für eine Fabrik hergestellt werden, es sei denn, dass derartige Reparaturen oder Arbeiten und Konstruktionen für einen Bau zugleich einen Gegenstand des betreffenden Fabrikbesitzes bilden. Dass ein beim Bau eines Mühlwerks vorgekommener Unfall ausser allem ursächlichen Zusammenhange mit dem fabrikmässigen Betriebe der Mühle steht, konnte hiernach ohne Rechtsirrthum angenommen werden.“ (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 3. Juli 1890; Jur. Wochenschr. 1890. S. 280.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Betriebsüberlassungen.

Uebergang der Strecken Neuss-Düsseldorf-Gerresheim (B. M.) und Düsseldorf-Rath B. M. aus dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln, rechtsrhein. Auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 19. März 1890 (Ges.-Samml. 1890 S. 33) werden mit dem 15. März 1891 die Strecken Neuss-Düsseldorf-Gerresheim (B. M.) und Düsseldorf-Rath (B. M.) aus dem Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld (Eisenbahn-Betriebsamt Düsseldorf) ausscheiden und in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion. rechtsrheinische, zu Köln und des derselben unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Düsseldorf übergehen.

Es sind daher Anträge und sonstige schriftliche Mittheilungen, welche auf die Verwaltung und den Betrieb der vorbezeichneten Bahnstrecken Bezug haben, vom 15. März d. J. ab an die Königliche Eisenbahndirektion, rechtsrheinische, in Köln beziehungsweise das derselben unterstellte Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Düsseldorf, nach Maassgabe der Zuständigkeit dieser Behörden, zu richten.

Köln, den 27. Februar 1891. (442)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).
Elberfeld, den 27. Februar 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Königl. Rumänische Staatseisenbahnen. Unter Bezugnahme auf § 14 Abs. 4 des Uebereinkommens für gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir zur allgemeinen Kenntniss, dass infolge von Schneeverwehungen der Verkehr auf unserer Linie zwischen Sascut-Marasesti vom 16.—21/2. unterbrochen war.

Bukarest, den 2. März 1891. (443)
Die Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Am 5. d. Mts. wird der Güterbahnhof Köln-Pantaleon, welcher gemäss Bekanntmachung vom 28. September 1889 mit dem 15. November 1889 für die Abfertigung von Kartoffel- und Obstsendungen in Wagenladungen geschlossen war, wieder für den unbeschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet.

Köln, den 4. März 1891. (444)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarkohlen-Tarif Nr. 9. (Verkehr mit Elsass-Lothringen.). Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. tritt zu vorbezeichnetem Tarife der IV. Nachtrag in Kraft, durch welchen die Stationen Quirscheid, Sulzbach Station, Wemmetsweiler der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (lrh.) in den Saarkohlen-Verkehr mit Elsass-Lothringen Aufnahme finden.

Köln, den 3. März 1891. (445)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güter-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. ab wird die Station Ferndorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den im vorbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif Nr. 6 für Roheisen mit den um 0,03 Frcs. für 1 000 kg erhöhten Frachtsätzen für den Verkehr mit Creuzthal aufgenommen.

Köln, den 4. März 1891. (446)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Für die Beförderung von Hopfenstangen zwischen den Sächsischen Stationen Blauenthal und Eibenstock einerseits und den Bayerischen Stationen Georgensgemünd, Hersbruck l. d. P., Hersbruck r. d. P., Lauf l. d. P., Lauf r. d. P. und Spalt andererseits, kommen vom 5. März d. J. an Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (Stammholz) zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft geben.

Dresden, am 2. März 1891. (447)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Für den Verkehr zwischen den Stationen Bergen, Berggiesshübel, Berthelsdorf, Beucha, Bienenmühle, Bischheim i. Sachsen, Bischofswerda und Blauenthal einerseits und München Centralbahnhof, München Ostbahnhof, München Südbahnhof, Münnerstadt und Murnau andererseits, enthält das Tarifheft 2 infolge eines Versehens beim Druck unrichtige Tarifkilometerangaben. Dieselben sind mit sofortiger Wirksamkeit berichtigt worden. Nähere Auskunft ertheilen die vorgenannten Güterexpeditionen.

Dresden, den 2. März 1891. (448)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. gelangt zum Theil II, Heft 1, 2 und 3, sowie zum Theil III, Heft 1, 2 und 3 je ein Nachtrag zur Einführung, enthaltend Verlängerung der lt. besonderer Bekanntmachung zum 31. März l. J. aufgehobenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 A b und c (Eisenwaaren in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg), sowie des Ausnahmetarifs Nr. 3 B b und c (Façoneisen in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg) über den 31. März l. J. hinaus unter gleichzeitiger Abänderung des Artikelverzeichnisses und der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifs Nr. 3.

Die bezüglichen Nachträge sind vom 10. d. Mts. ab unentgeltlich durch die Verbandstationen zu beziehen.

Breslau, den 4. März 1891. (449)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Papier aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Dresden-Elbkai von	Bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Arnau	1,55 M.	1,25 M.
Bubenc	1,26 „	1,16 „
Freiheit-Joh.	1,49 „	1,21 „
Hohenelbe	1,57 „	1,35 „
Prag B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G. und K. F. J. B. transit	1,27 „	1,17 „
Tannwald	1,07 „	0,95 „
Trautenau	1,42 „	1,14 „

Wien, am 27. Februar 1891. (450)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr mit Ungarn. Einführung neuer Nachträge. Mit 15. März 1891 tritt der Nachtrag XII zum Tarife Ungarn-Laube vom 1. September 1885, sowie der Nachtrag XI zum Tarife Ungarn-Dresden-Elbkai vom 1. September 1885 in Kraft.

Diese Nachträge enthalten insbesondere neue Ausnahmetarife für Getreide etc. und die Wiedereinführung der mit Ende Dezember v. J. ausser Kraft getretenen Ausnahmetarife im Reklamationswege.

Etwaige Tariferhöhungen gegenüber den ausser Kraft gesetzten Nachträgen XI (für Laube) und X (für Dresden-Elbkai) treten mit 15. Mai 1891 in Gültigkeit.

Auskunft über die neuen Frachtsätze ertheilt schon jetzt die Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn.

Wien, den 2. März 1891. (451)

Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im „Deutschen Reichs-Anzeiger" vom 30. Juli 1875 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die „Kölnische Zeitung" vom 24. Oktober 1889 Nr. 295 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von

a) 325 Kalkdeckelwagen von 15 000 kg Ladegewicht,
b) 355 zweiachsigen Plattformwagen von 15 000 kg Ladegewicht,
c) 1 430 Rädersätzen für Wagen,
d) 3 400 Flussstahl - Spiralfedern und 2 720 Flussstahl - Tragefedern mit Bunden für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen etc. können zu je 2 ℳ von unserem maschinentechnischen Büreau, Domhof 48 hierselbst, bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Wagen" versehen, portofrei zu dem auf den 23. März d. J., Vormittags 10 Uhr, anberaumten Verdingungstermine an das genannte Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 3. März 1891. (452)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

5. Verkauf von Altmaterialien

Main-Neckar-Bahn. In der Hauptwerkstätte zu Darmstadt steht eine alte, wegen ungenügender Leistung ausser Dienst gestellte Personenzug-Lokomotive mit oder ohne Tender zu verkaufen. Verkaufsbedingungen liegen in dem Büreau genannter Werkstätte zur Einsicht offen, werden auch auf Wunsch gegen Einsendung von 20 ₰ in Freimarken kostenfrei übersandt.

Angebote sind längstens bis zum 17. März d. J., Vormittags 10 Uhr, mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf einer Lokomotive" portofrei auf dem Büreau des Unterzeichneten einzureichen.

Darmstadt, den 3. März 1891. (453)

Der Maschineningenieur
der Main-Neckar-Bahn.
Becker.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.



Williger'sche Eisenbahn-Blitz-Draisine mit Segelbetrieb

bei einem mittelmässigen Luftzuge bedarf es des Tretens nicht mehr, Kugellager und Kurbeln vernickelt, alles Andere fein emaillirt, liefert zum Preise von 350 ℳ gegen Ratenzahlung, baar bedeutenden Rabatt

Rudolf Williger, Haynau i Schl.

Illustrirte Prospecte gratis und franco!

Tausch. Würde ein Betriebssekretär der Kgl. Eisenb.-Dir. Frankf. a/M. oder Cöln mit einem Beamten gleichen Ranges der Reichsbahn einen Tausch eingehen? Gefl. Off. unter: „Elsass" an d. Exp. d. Bl.

Zeichenpapiere, Pauspapiere, Lichtpausrohpapiere, Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.
(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

Anhaltische Bauschule Zerbst.

Zum bevorst. Semesterschluss empfehle ich tüchtige u. fleissige Bauaufseher, Geschäftsführer, Zeichner etc. Anforderungen und sonstige Bedingungen bitte ich möglichst genau mitzutheilen. Dir. R. Schmidt.



GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau

empfiehlt von seinen Fabrikations - Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben- und Fabrikbahnen:**

Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. Hartguss - Herzstücke mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).

Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten Strassenbahn-Schienensysteme nach vorhandenen zahlreichen Modellen. — Hartgussräder nach fast 700 Modellen, fertige Achsen mit Rädern u. Lagern. — Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken usw.

Ferner: Krahne jeder Art mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, vollständige hydraulische Krahnanlagen, hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen (System Rohde & Schmitz) usw.

Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 20. **1891.**

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 11. März 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 5 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Reform der Personentarife.

Während in den letzten Jahren die Personentarife der Preussischen Staatsbahnen durch Uebertragung der — fast überall billigeren — Normalsätze der älteren Staatsbahnen auf die früheren Privatbahnen eine übereinstimmende Regelung erfahren haben — eine Maassregel, durch welche namentlich die IV. Wagenklasse auf den meisten früheren Privatbahnen eine beträchtliche Ermässigung der dort bisher um 10 bis $33^1/_3$ % höheren Fahrpreise und zugleich eine erheblich erweiterte Einstellung und Verwendung gefunden hat —, ist das Bemühen der Staatseisenbahn-Verwaltung bekanntlich gegenwärtig darauf gerichtet, im Verein mit den betheiligten Bundesregierungen die Personentarife aller Deutschen Eisenbahnen nach einem einheitlichen System zu ordnen und zugleich den laut gewordenen und von der Eisenbahnverwaltung selbst getheilten Wünschen nach Vereinfachung und nach einer durchgreifenden Ermässigung der Personentarife Rechnung zu tragen, soweit dies mit dem Finanzinteresse des Staates irgend vereinbar ist.

Die Verschiedenheiten zwischen den Norddeutschen und Süddeutschen Bahnen beziehen sich — von vielen Nebenpunkten abgesehen — in der Hauptsache auf die Zahl der Wagenklassen (im Norden 4, im Süden 3), auf die Berechnung der Schnellzugpreise (im Norden Zuschlag nur für einfache Fahrten, im Süden auch für Hin- und Rückfahrt) und auf die Gepäckfracht (im Norden Freigepäck, im Süden nicht).

Die schon seit längerer Zeit eingeleiteten Verhandlungen haben erkennen lassen, dass zu einem übereinstimmenden System nur zu gelangen ist, wenn in den vorbezeichneten Differenzpunkten das Süddeutsche, übrigens auch anderwärts vielfach bestehende Verfahren von den Norddeutschen Bahnen angenommen wird, — und weiter, dass eine durchgreifende Vereinfachung des Systems, über dessen Vielgestaltigkeit heftige Klagen erhoben sind, nur durch Beseitigung der bisherigen Sonderbegünstigungen für Rückfahrkarten, Rundreisekarten, Sommerkarten und dergleichen zu erreichen sein würde.

Für die weitere Entscheidung muss es vor allem darauf ankommen, ob und inwieweit es möglich sein werde, die IV. Wagenklasse überhaupt oder doch ausserhalb des Vorortsverkehrs der grossen Städte und Marktorte zu beseitigen — selbstverständlich unter der Voraussetzung, dass eine Erhöhung der Fahrpreise der jetzigen niedrigsten (IV.) Klasse durch eine entsprechende Herabsetzung der Normalsätze der künftig niedrigsten (III.) Klasse ausgeschlossen wird.

Unter diesen Gesichtspunkten ist ein Plan für eine anderweitige Bemessung der Personenfahrpreise aufgestellt und den wirthschaftlichen Beiräthen der Königlichen Eisenbahndirektionen zur Begutachtung überwiesen worden, welcher neben einer beträchtlichen Vereinfachung der bisherigen Tarife eine namhafte allgemeine Ermässigung in Aussicht stellt und eine übereinstimmende Regelung der Personentarife auf allen oder doch dem grössten Theil der Deutschen Eisenbahnen erhoffen lässt.

Dieser Plan hat in einem Theil der Presse eine höchst ungünstige Beurtheilung erfahren, die so weit gegangen ist, dass man von einer Vorlage über die Erhöhung der Personentarife gesprochen hat. Demgegenüber erscheint es zur Klarstellung geboten, die Zahlen zu veröffentlichen und reden zu lassen, welche dem Reformplan zu Grunde liegen. Bisher

wurden für das Personenkilometer erhoben und künftig sollen erhoben werden:

in gewöhnlichen Zügen

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse
bisher	8 ₰	6 ₰	4 ₰	2 ₰
künftig	6 „	4 „	2 „	—

in Schnellzügen

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
bisher	9 ₰	6,67 ₰	4,47 ₰
künftig	7 „	5 „	3 „

daneben bestehen bis jetzt Rückfahrkarten zum Preise

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
von	6 ₰	4,5 ₰	3 ₰

und beliebig zusammenstellbare Rundreisekarten zum Preise

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
von	6,3 ₰	4,67 ₰	3,27 ₰

endlich feste Rundreisekarten, Sommerkarten mit verschiedenartigen Ermässigungen. Die Rückfahrkarten, Rundreise- und Sommerkarten sollen künftig wegfallen, dagegen die bestehenden ermässigten Preise für Arbeiter-, Schüler- und Zeitkarten beibehalten werden. Hieraus ergibt sich, dass, abgesehen von der IV. Klasse, auf welche wir noch später kommen, bei den einfachen Fahrten überall **sehr erhebliche Ermässigungen** eintreten, ebenso bei Hin- und Rückreisen, insoweit gewöhnliche Züge benutzt werden. **Erhöhungen** treten nur ein bei Hin- und Rückreisen in **Schnellzügen** in I. und II. Klasse, abgesehen von der Aufhebung des Freigepäcks, von der unten noch besonders gehandelt wird. Die Bedeutung dieser Erhöhungen ist nun in einer völlig unzutreffenden Weise übertrieben worden, wie die nachfolgenden auf Grund genauer Ermittelungen für das Jahr von Dezember 1888 bis Ende November 1889 aufgestellten Berechnungen zeigen. Es sind in diesem Jahre an Personenkilometern auf den Preussischen Staatsbahnen gefahren und dafür erhoben worden, und es würden bei Anwendung der vorgeschlagenen neuen Preise erhoben worden sein:

Wagenklasse	Personenkilometer		Jetzige Einnahme			Künftige Einnahme				
	in Schnellzügen	in Personenzügen	bei Schnellzügen ℳ	bei Personenzügen ℳ	zusammen ℳ	bei Schnellzügen ℳ	Einheit ₰	bei Personenzügen ℳ	Einheit ₰	zusammen ℳ
			I. Einfache Fahrkarten:							
I.	42 084 466	12 787 825	3 787 602	1 023 026	4 810 628	2 945 913	7	767 270	6	3 713 183
II.	238 241 994	120 396 182	15 890 741	7 223 771	23 114 512	11 912 100	5	4 815 847	4	16 727 947
III.	234 854 323	644 492 075	10 967 697	25 779 683	36 747 380	7 045 630	3	12 889 842	2	19 935 472
IV.	—	2 263 522 800	—	45 270 456	45 270 456	—	—	45 270 456	2	45 270 456
	515 180 783	3 041 198 882	30 646 040	79 296 936	109 942 976	21 903 643	—	63 743 415	—	85 647 058
									Ausfall:	**24 295 918**
			II. Rückfahrkarten:							
I.	24 855 832	10 586 742	1 492 050	635 830	2 127 880	1 739 908	7	635 205	6	2 375 113
II.	236 201 842	163 665 493	10 681 106	7 416 970	18 098 076	11 810 092	5	6 546 620	4	18 356 712
III.	269 003 765	945 889 677	8 599 152	28 905 728	37 504 880	8 070 113	3	18 917 791	2	26 987 907
	530 061 439	1 120 141 912	20 772 308	36 958 528	57 730 836	21 620 113	—	26 099 619	—	47 719 732
									Ausfall:	**10 011 104**
			III. Sommer- und Rundreisekarten:							
I.	7 827 447	1 150 396	490 177	69 523	559 700	547 921	7	69 024	6	616 945
II.	181 580 559	29 382 644	8 439 960	1 332 316	9 772 276	9 079 028	5	1 175 306	4	10 254 334
III.	164 227 435	92 095 931	5 268 218	2 909 518	8 177 736	4 926 823	3	1 841 919	2	6 768 742
	353 635 441	122 628 971	14 198 355	4 311 357	18 509 712	14 553 772	—	3 086 249	—	17 640 021
									Ausfall:	**869 691**
									Ausfall zu I, II, III:	**35 176 713**

Hiernach würde das reisende Publikum bei Anwendung der neuen Sätze über 35 Millionen Mark erspart haben und zwar die Reisenden I. Klasse 792 967 ℳ, die Reisenden II. Klasse 5 645 871 ℳ, die Reisenden III. Klasse 28 737 875 ℳ. Erhöhungen ergeben sich überhaupt nur bei den Rückfahrkarten I. Klasse Schnellzug 247 858 ℳ, II. Klasse Schnellzug 1 128 986 ℳ, bei den Sommerkarten und Rundreisekarten I. Klasse Schnellzug 57 744 ℳ, II. Klasse Schnellzug 639 068 ℳ; sie werden aber durch die Ermässigungen für einfache Fahrten dieser Klassen mehr als aufgewogen. Dass die III. Klasse den Hauptantheil an den Ermässigungen erhält, entspricht der Sozialpolitik der Regierung, welche wie bei der Steuerreform auch hier die Entlastung der unteren Klassen in erster Beziehung in das Auge gefasst hat. Scheinbar steht hiermit die Thatsache nicht in Einklang, dass die IV. Klasse beseitigt werden bezw. keine Ermässigung erhalten soll. Allein dabei wird übersehen, dass — abgesehen von den in den letzten Jahren schon gewährten Ermässigungen für diese Klasse auf den meisten früheren Privatbahnen — bereits eine neue IV. Klasse mit sehr niedrigen Sätzen geschaffen worden ist in den Arbeiterfahrkarten. Nachdem schon früher wesentliche Ermässigungen, die von 1½ bis zu 1 ₰ für das Personenkilometer (in einzelnen Fällen noch weiter) herabgingen, für die Arbeiterkarten zur Einführung gelangt waren, ist vor einiger Zeit der Tarif allgemein auf höchstens 1 ₰ für das Personenkilometer herabgesetzt und gleichzeitig in den letzten Jahren durch Einlegung besonderer Züge und zweckmässigere Gestaltung des allgemeinen Fahrplans für den Verkehr der Arbeiter mit ihren regelmässigen Arbeitsstätten in umfassender Weise gesorgt worden. Infolge dessen hat sich der Verkehr auf Arbeiterkarten auf nahezu 23 Millionen Fahrten im letzten Jahre (mehr als 9⅓ % aller Fahrten) vermehrt. Diese Ermässigung der Arbeiterfahrkarten wird als ein wesentlicher Theil des Reformplanes zu betrachten sein, welcher allerdings im Interesse der Arbeiter schon vorzeitig ausgeführt worden ist. Dazu wird nach Beseitigung der IV. Klasse noch der weitere nicht zu unterschätzende Vortheil treten, dass die Arbeiter wie die bisherigen Reisenden IV. Klasse künftig in bequemeren, helleren, besser gelüfteten und mit Bänken versehenen Wagen fahren werden.

Es ist überdies eine besondere Regelung des Vorortsverkehrs der Grossstädte vorbehalten.

Nicht minder als die oben erwähnten Erhöhungen bei den Schnellzugs-Rückfahrkarten I. und II. Klasse ist die **Aufhebung des Freigepäcks** von 25 kg überschätzt worden, welche mit der Reform verbunden werden soll. Es wird dabei zunächst übersehen, dass nur ein verhältnissmässig geringer Prozentsatz der Reisenden überhaupt Gepäck aufgibt. Die grosse Mehrzahl reist (im Nahverkehr insbesondere) ohne Gepäck, oder nur mit Handgepäck. Nur für einen kleinen Prozentsatz der Reisenden bedeutet also die Aufhebung des Freigepäcks eine Erhöhung. Da aber der Preis der Gepäckbeförderung erheblich herabgesetzt werden soll — um wieviel steht noch nicht fest — so wird sich andererseits eine Ermässigung für das Gepäck im Gewicht über 25 kg ergeben, so dass beispielsweise bei einer Ermässigung des jetzigen Gepäcksatzes auf die Hälfte schon bei Aufgabe von 51 kg die neue Berechnung ohne Freigepäck vortheilhafter ist, als die bisherige Berechnung mit Freigepäck.

Eine besondere Behandlung werden die bisher in der IV. Klasse mitgeführten Traglasten im Marktverkehr erhalten müssen. Zunächst werden für den Marktverkehr die IV. Klassewagen noch in Gebrauch bleiben, da deren Umbau in III. Klassewagen bei aller Anstrengung mehrere Jahre erfordern wird. Ob man nicht für den Marktverkehr IV. Klassewagen mit Bänken, wie sie bereits jetzt vorhanden sind, beibehalten wird, unterliegt noch der Erwägung. Eventuell wird man, wie in Süddeutschland die Traglasten im Packwagen oder in einem besonders für die Marktzüge mitgeführten Güterwagen gegen eine geringe Gebühr oder unentgeltlich einstellen lassen.

Im nachstehenden geben wir ferner eine Vergleichung der neuen Preise der Preussischen Staatsbahnen mit den Ungarischen und Oesterreichischen Zonentarifen. Letztere beruhen, abgesehen von der Berechnung nach Zonen (Kilometergruppen) statt nach Einzelkilometern, auf gleichen Grundlagen (Beseitigung der Ermässigungen für Rückfahrkarten, Rundreise-,

Sommerkarten usw., Aufhebung des Freigepäcks), wie der geplante Tarif.

Als Einheitssätze des Tarifs der Ungarischen Staatsbahnen ergeben sich — für die mittlere Entfernung der einzelnen Zonen berechnet — für die ersten 13 Zonen (d. i. bis zu 225 km, und abgesehen von dem nur zur ersten bezw. zweiten Station sich bewegenden Nahverkehr, für welchen bestimmte Entfernungen dem Tarif nicht zu Grunde liegen) folgende durchschnittliche Sätze für das Kilometer in Pfennigen

	für Schnellzüge I.	II.	III.	für Personenzüge I.	II.	III.
	Klasse			Klasse		
a) zum Parikurs	7,7	6,5	3,9	6,5	5,2	3,24
b) zum Kurs von 180 % (1 fl. = 180 ₰) . . .	7	5,8	3,5	5,8	4,66	2,9
gegen						
	7	5	3	6	4	2

der neuen Sätze. Hiernach sind die letzteren in denjenigen Entfernungsstufen, in welchen der grösste Theil des Personenverkehrs sich bewegt, im Durchschnitt nicht unerheblich günstiger als in Ungarn. Auch auf Strecken von mehr als 225 km, für welche in Ungarn bekanntlich die Tarife unverändert bleiben und demgemäss die neu geplanten Sätze bei weiteren Entfernungen unterboten werden, bleiben die letzteren doch noch streckenweit (in der III. Klasse bis zu 360 km) niedriger als die Ungarischen Tarife. Die billigen Sätze des Ungarischen Zonentarifs über 225 km stehen aber zum grössten Theil auf dem Papier, weil bei jeder Reise, welche über Budapest oder Agram (Sissek) führt, und dies ist bei der Gestaltung und dem Fahrplan des Ungarischen Staatseisenbahnnetzes bei den meisten grösseren Reisen der Fall, in diesen Orten die Reise unterbrochen und eine neue Fahrkarte für die weitere Strecke bezahlt werden muss. Eine Vergleichung mit den Sätzen des Nahverkehrs (bis zur ersten bezw. bis zur zweiten Station) ergibt sich aus der weiter unten folgenden Tabelle.

Der Oesterreichische Staatsbahntarif beruht auf der Grundtaxe von 1, 2 und 3 kr. für die III., II. und I. Wagenklasse mit Zuschlag von 50 % für die Schnellzüge. Diese Grundtaxen entsprechen zum Parikurse genau den Sätzen von 2, 4 und 6 ₰ des neuen Tarifplans. Die Ermässigung, welche in der Kursdifferenz gegen den jeweiligen Börsenkurs der Oesterreichischen Gulden liegt, wird dadurch vielfach ausgeglichen und nicht selten überholt, dass als Gruppenfahrpreise die nach der weitesten Entfernung jeder Gruppe (Zone) sich berechnenden Sätze erhoben werden, so dass z. B. für 201 km der Tarifsatz für 250 km bezahlt werden muss. Im grossen und ganzen werden die Sätze für die Fahrt in Personenzügen den jetzt in Aussicht genommenen Sätzen entsprechen, während die Zuschläge für Schnellzüge in Oesterreich für die I. und II. Klasse höher sind.

Die Vergleichung stellt sich aber weiter entschieden zu Gunsten der neuen Personentarife, wenn berücksichtigt wird, dass nicht nur unsere Schüler-, Arbeiter- und Zeitkarten für den täglichen Nahverkehr die billigsten sind, sondern dass auch die III. Klasse nur in einige wenige Schnellzüge der Oesterreichischen und Ungarischen Staatsbahnen eingestellt und sogar deren gänzliche Beseitigung aus den Schnellzügen für den Sommer in Aussicht genommen ist. Dagegen wird auf den Preussischen Staatsbahnen die III. Klasse bereits auf etwa 70 % aller Schnellzugskilometer gefahren.

Die nachstehende Zusammenstellung erleichtert die Uebersicht über das Verhältniss der einzelnen Tarife zu einander in einer Anzahl von Entfernungsstufen für die normalen Tarifklassen (mit Ausschluss der Zeitkarten usw.).

Vergleichung.

Auf Kilometer	I. Klasse						II. Klasse						III. Klasse					
	Schnellzug Fahrpreis			Personenzug Fahrpreis			Schnellzug Fahrpreis			Personenzug Fahrpreis			Schnellzug Fahrpreis			Personenzug Fahrpreis		
	Preussische	Oesterreichische	Ungarische	Preussische	Oesterreichische	Ungarische	Preussische	Oesterreichische	Ungarische	Preussische	Oesterreichische	Ungarische	Preussische	Oesterreichische	Ungarische	Preussische	Oesterreichische	Ungarische
	Staatsbahn						Staatsbahn						Staatsbahn					
	Mark***)						Mark***)						Mark***)					
5	0, 35	0, 81	1, 08	0, 30	0, 54	0, 90*)	0. 25	0, 54	0. 90	0, 20	0, 36	0, 72*)	0, 15	0, 27	0, 54	0, 10	0, 18	0, 45*)
10	0, 70	0, 81	1, 08	0, 60	0, 54	0, 90*)	0, 50	0, 54	0, 90	0, 40	0, 36	0. 72*)	0, 30	0, 27	0, 54	0, 20	0, 18	0, 45*)
15	1 05	1, 62	1, 08	0, 90	1, 08	0, 90*)	0. 75	1, 08	0, 90	0, 60	0, 72	0, 72*)	0, 45	0, 54	0, 54	0, 30	0, 36	0, 45*)
20	1, 40	1, 62	1, 08	1, 20	1, 08	0, 90*)	1, —	1, 08	0. 90	0, 80	0, 72	0, 72*)	0, 60	0, 54	0, 54	0, 40	0, 36	0, 45*)
25	1, 75	2, 43	1, 08	1, 50	1, 62	0, 90	1, 25	1, 62	0, 90	1. —	1, 08	0, 72	0, 75	0, 81	0, 54	0, 50	0, 54	0, 45
30	2. 10	2, 43	2, 16	1, 80	1, 62	1, 80	1, 50	1, 62	1, 80	1, 20	1, 08	1, 44	0, 90	0, 81	1, 08	0, 60	0, 54	0, 90
35	2, 50	3, 24	2, 16	2, 10	2, 16	1, 80	1. 80	2, 16	1, 80	1, 40	1, 44	1, 44	1, 1C	1, 08	1, 08	0, 70	0, 72	0, 90
40	2, 80	3, 24	2, 16	2 40	2, 16	1. 80	2, —	2, 16	1, 80	1, 60	1, 44	1, 44	1, 20	1, 08	1, 08	0, 80	0, 72	0, 90
45	3, 20	4, 05	3, 24	2, 70	2, 70	2. 70	2. 30	2. 70	2. 70	1, 80	1, 80	2, 16	1, 40	1, 35	1, 62	0, 90	0, 90	1, 35
50	3, 50	4, 05	3, 24	3. —	2, 70	2, 70	2, 50	2, 70	2, 70	2, —	1, 80	2, 16	1, 50	1, 35	1, 62	1, —	0, 90	1, 35
60	4, 20	5, 27	4, 32	3, 60	3, 51	3, 60	3, —	3, 51	3, 60	2, 40	2, 34	2, 88	1, 80	1, 76	2, 16	1, 20	1, 17	1, 80
70	4. 90	6, 48	4, 32	4, 20	4, 32	3, 60	3, 50	4. 32	3, 60	2, 80	2, 88	2, 88	2, 10	2, 16	2, 16	1, 40	1, 44	1, 80
80	5, 60	6, 48	5, 40	4, 80	4, 32	4, 50	4, —	4, 32	4, 50	3, 20	2, 88	3, 60	2, 40	2, 16	2, 70	1, 60	1, 44	2, 25
90	6, 30	8, 10	6, 48	5, 40	5, 40	5, 40	4, 50	5, 40	5, 40	3, 60	3, 60	4, 32	2, 70	2, 70	3, 24	1, 80	1, 80	2, 70
100	7, —	8, 10	6, 48	6, —	5, 40	5, 40	5, —	5, 40	5, 40	4, —	3, 60	4, 32	3, —	2, 70	3, 24	2. —	1, 80	2, 70
115	8, 10	10, 13	7, 56	6, 90	6, 75	6, 30	5, 80	6, 75	6, 30	4 60	4, 50	5, 04	3, 50	3, 38	3, 78	2, 30	2, 25	3, 15
165	11, 60	14, 18	11, 88	9. 90	9, 45	9, 90	8, 30	9, 45	9, 90	6, 60	6, 30	7, 92	5, —	4, 73	5, 94	3, 30	3, 15	4, 95
225	15, 80	20, 25	15. 12	13, 50	13, 50	12, 60	11, 30	13, 50	11, 70	9, —	9, —	9, 54	6. 80	6, 75	7, 56	4, 50	4, 50	6, 30
275	19, 30	24, 30	17, 28	16, 50	16, 20	14, 40	13, 80	16, 20	12. 60	11, —	10, 80	10. 44	8, 30	8, 10	8, 64	5, 50	5, 40	7, 20
325	22, 80	28, 35	17, 28	19, 50	18, 90	14, 40	16, 30	18, 90	12, 60	13, —	12, 60	10. 44	9, 80	9, 45	8, 64	6, 50	6, 30	7, 20
425	29, 80	36, 45	17, 28	25, 50	24, 30	14, 40	21, 30	24, 30	12, 60	17, —	16, 20	10. 44	12, 80	12. 15	8, 64	8, 50	8, 10	7, 20
525	36 80	44, 55	17, 28	31, 50	29, 70	14, 40	26, 30	29, 70	12, 60	21, —	19, 80	10, 44	15, 80	14, 85	8, 64	10, 50	9, 90	7, 20
625	43, 80	52. 65	17, 28	37, 50	35, 10	14, 40	31, 30	35. 10	12, 60	25, —	23, 40	10, 44	18, 80	17, 55	8, 64	12, 50	11, 70	7, 20
725	50, 80	60, 75	17, 28	43, 50	40, 50	14, 40	36, 30	40, 50	12, 60	29, —	27, —	10, 44	21, 80	20, 25	8, 64	14, 50	13, 50	7, 20
825	57, 80	68, 85	**)	49, 50	45, 90	**)	41, 30	45, 90	**)	33, —	30, 60	**)	24, 80	22, 95	**)	16, 50	15, 30	**)
925	64, 80	76, 95	**)	55, 50	51, 30	**)	46, 30	51, 30	**)	37, —	34, 20	**)	27, 80	25, 65	**)	18, 50	17, 10	**)
1000	70, —	81, —	**)	60, —	54, —	**)	50, —	54, —	**)	40, —	36, —	**)	30, —	27, —	**)	20, —	18, —	**)

*) Im Nachbarverkehr:

Bis zur 1. Station	—	—	—	0, 54	—	—	—	—	—	0, 27	—	—	—	—	—	0, 18
„ „ 2. „	—	—	—	0, 72	—	—	—	—	—	0, 40	—	—	—	—	—	0, 27

**) Die weiteste Entfernung, welche auf den Ungarischen Staatsbahnen zurückgelegt werden kann, beträgt nicht ganz 750 km.

***) Die Oesterreichischen und Ungarischen Sätze sind zum Kurse von 180 % umgerechnet.

Es ergibt sich zugleich aus dieser vergleichenden Zusammenstellung, dass der Ungarische und Oesterreichische Zonentarif mit dem Zonentarif bekannter Agitatoren, welche den Fahrpreis in III. Klasse durch ganz Deutschland auf 1 ℳ festsetzen wollen, nichts gemein hat als den Namen. Derartige Bestrebungen schiessen über eine vernünftige und durchführbare Reform der Personentarife nicht weniger weit hinaus, als die Bestrebungen der Sozialdemokratie über die sozialpolitischen Reformgesetze. Der Zonentarif, wie ihn die Ungarischen und Oesterreichischen Staatsbahnen eingeführt haben, setzt (von der schon besprochenen, dem Ungarischen Tarif eigenthümlichen Fernzone von mehr als 225 km abgesehen) einfach an Stelle der Berechnung des Fahrpreises von Kilometer zu Kilometer eine Berechnung nach 10, 15, 20, 25 oder 50 km. Es ist dies eine blosse Form, welche eine Verringerung der Fahrkarten und eine Vereinfachung der Fahrkartenausgabe zur Folge hat, aber mit einer Ermässigung der Preise an sich nicht nothwendig verbunden ist. Im Gegentheil entstehen dadurch ungerechte Preiserhöhungen, indem zum Theil für erheblich höhere Entfernungen bezahlt werden muss, als gefahren wird, Erhöhungen, welche sich bei dem dichteren Netz der Preussischen Staatsbahnen, wo die Stationen sich in weit geringeren Entfernungen folgen, sehr unliebsam bemerkbar machen würden, wie ja auch in Oesterreich vielfach hierüber geklagt wird. *)

*) Den Schluss dieses Aufsatzes siehe unter Deutsches Reich S. 199.

Lokomotiven und Fahrpläne.

Auf die Berichtigung in Nr. 15 S. 143 d. Ztg., „Lokomotiven und Fahrpläne" betreffend, ist zu erwidern:

1. Der Kostenpunkt kommt zunächst nicht in Betracht, wenn der grösseren Geschwindigkeit proportional mehr und leichtere Züge eingelegt werden, da Personal und Betriebsmittel entsprechend leistungsfähiger werden;*) es werden sogar noch Wagen frei, da die einzelnen Züge leichter sind.
2. Die „Mähr von den leichten Englischen Schnellzügen" scheint doch eines Hintergrundes nicht zu entbehren; denn wir haben eine grosse Anzahl von Schnellzügen, welche dauernd mit 2 Maschinen (gekuppelten) gefahren werden.
3. Auf Gefällen über 1 : 200, welche bei uns oft vorkommen, dürfte es doch unthunlich sein, „mit möglichst gleichmässiger Anstrengung der Lokomotiven zu fahren."
4. Die Leistungsfähigkeit der vom Herrn Verfasser besprochenen Englischen Maschinen (siehe Nr. 38 vor. Jahrg. d. Ztg.) ist eine sehr grosse im Verhältnisse zum Zuggewichte, welches dem bei uns üblichen entspricht. Da hierzu aber, wie der Herr Verfasser richtig betont, nur ungekuppelte Maschinen mit grossem Raddrucke verwendbar sind, solcher aber in absehbarer Zeit bei uns nicht zur Einführung gelangt, so ist die Erzielung eines richtigen Verhältnisses zwischen Leistung der Maschine und Zuggewicht, was das „Beherrschen des Zuges" erklären mag, nur durch eine Verkleinerung des Zuggewichtes möglich.
5. Der mit Tendermaschinen in England betriebene Vorortsverkehr ist derartig ausgedehnt, dass er unserem Personenzugverkehr entspricht; im Rheinischen Bezirke werden auch längere Personenzüge anstandslos in derselben Weise (Tendern) befördert.
6. Die vom Herrn Verfasser am Schlusse gewünschte Geschwindigkeitsvergrösserung ist ohne Verkleinerung der Güterzüge nicht ohne Bedenken, da auf Gefällen die Betriebssicherheit mit dem Gewichte des Zuges wesentlich abnimmt; auch ruhig laufende, d. h. möglichst wenig gekuppelte Maschinen sind hierfür erspriesslich.
7. Die Störung des Rangirens durch langsam in Gang und zum Stillstand zu bringende schwere Züge dürfte wohl gleich sein der Störung durch die Ein- und Ausfahrt leicht beweglicher, wenn auch häufiger fahrenden Züge, besonders auf alten unzweckmässigen Bahnhöfen, die doch, wie der Herr Verfasser ausführt, nun einmal vorhanden sind und sich nicht plötzlich umändern lassen. Der Bahnhof Frintrop ist durchaus nicht maassgebend, da er einen Ausnahmefall darstellt; er ist nur Sammel- bezw. Vertheilungsbahnhof.**)

—l.

*) Eine Transmissionswelle, welche bei 50 Umdrehungen 20 HP. überträgt, leistet bei 100 Umdrehungen bei demselben Durchmesser 40 HP.

**) Die Debatte über diesen Gegenstand ist in unseren Spalten hiermit geschlossen. Die Redaktion.

Die Lokalbahn von Gotteszell nach Viechtach.

Zu den von Privatbahngesellschaften in Bayern gebauten und betriebenen Lokalbahnen gesellte sich die am 20. November 1890 dem Verkehre übergebene Lokalbahn von Gotteszell (Station an der Niederbayerischen Hauptbahnstrecke Plattling-Eisenstein) nach Viechtach.

Zur Vorgeschichte dieser zu den Bahnen des Bayerischen Waldes zählenden Linie ist in Kürze folgendes zu erwähnen.

Im Jahre 1887 wurden von der Kammer der Abgeordneten zur Aufnahme in den von der Königlich Bayerischen Staatsregierung damals vorgelegten, 11 Linien umfassenden Entwurf eines Lokalbahngesetzes noch weitere 8 Linien beantragt. Unter den letzteren befand sich auch eine Lokalbahn von Gotteszell nach Viechtach. Bei der Begründung des Antrages führte der Abgeordnete Hennemann aus, dass die Grunderwerbungskosten im Betrage von 112 000 ℳ von den Interessenten aufgebracht seien und dass der grösste Theil des zum Bahnbau nöthigen Kies- und Steinmaterials unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden könne. Das von der Königlichen Staatseisenbahn-Verwaltung schon früher ausgearbeitete generelle Projekt berechne eine Bahnrente von 2,8%. Dem gegenüber ergäbe die von dem Marktmagistrate Viechtach unternommene und sehr niedrig gehaltene Berechnung eine jährliche Verkehrsmenge von mindestens 3 500 Wagenladungen, wozu noch die Einnahmen aus dem Personen- und Postverkehre kämen. Ferner sei zu bemerken, dass der ganze Bezirksamtssprengel Viechtach an der fraglichen Bahnlinie interessirt sei, ebenso die äusseren Grenzen des Bezirksamtes Bogen und Theile des Bezirksamtes Regen. Das Bezirksamt Viechtach umfasse einen Flächeninhalt von 411 qkm mit 22 000 Einwohnern. Die zugehörigen Forsten beständen aus 8 000 Tagwerk*) Staatswaldungen 1 500 Tagwerk Gemeinde- und Stiftungswaldungen und 74 000 Tagwerk Privatwaldungen. Die Papierfabrik in Teisnach liefere täglich 200 Ctr.; eine zweite Fabrik sei daselbst bereits im Bau begriffen. An Wasserwerken bestünden an der Linie 71 Mühlen, 1 Kunstmühle, 96 Schneidsägen, worunter 5 Dampfsägen und 5 Hammerwerke. Auch wäre noch der massenhaft vorhandene schöne Granit und das vorzügliche Beschotterungsmaterial des Pfahlkieses zu erwähnen. Es ergäbe sich hieraus das wirthschaftliche Bedürfniss der angestrebten Bahnlinie, zumal das Bezirksamt Viechtach gar keine Staatsstrasse besitze und die betheiligte Gegend durch den Mangel an Verkehrsmitteln ungemein geschädigt und schliesslich zur Verarmung geführt werde.

*) Ein Bayerisches Tagwerk = 3 407,27 qm oder 34,07 a.

Bei namentlicher Abstimmung von 141 Votanten der Abgeordnetenkammer wurde die beantragte Lokalbahn mit 76 Stimmen zur Aufnahme in den Lokalbahn-Gesetzentwurf angenommen. Die Kammer der Reichsräthe dagegen lehnte die sämmtlichen auf Erweiterung des genannten Entwurfes abzielenden Anträge der zweiten Kammer ab, und es gelangte schliesslich der Gesetzentwurf in der Fassung der Regierungsvorlage zur Annahme.

In der Folge bildete sich auf Anregung des Ageordneten Dechant Hennemann von Böbrach und des Fabrikbesitzers Kommerzienrath Werner in Teisnach eine aus Interessenten bestehende Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Teisnach, welche am 28. April 1889 die erbetene Konzession zum Bau und Betrieb einer Lokalbahn von Gotteszell nach Viechtach erhielt.

Bezüglich der technischen Verhältnisse dieser nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Bayerische Bahnen untergeordneter Bedeutung hergestellten vollspurigen Lokalbahn ist folgendes hervorzuheben.

Die Lokalbahn verlässt die Station Gotteszell in nördlicher Richtung, fällt sogleich ausserhalb des Bahnhofes mit 20 ‰ in das Thal der Teisnach ab und übersetzt dasselbe unterhalb Probstmühle, um auf dem linksseitigen Ufer der Teisnach bis zu deren Mündung in den Regenfluss zu verbleiben. Auf dem Wege dahin überschreitet die Bahn oberhalb der Haltestelle Ruhmannsfelden den Ruhmannsbach, dann unweit des Halteplatzes Patersdorf den Fischbach und die Distriktsstrasse von Viechtach nach Regen, endlich unterhalb der Haltestelle Teisnach den Nussbach. Auch im Regenthal

verbleibt die Linie in ihrem ganzen Verlaufe von der Teisnachmündung bis Viechtach, sich nur wenig über die Thalsohle erhebend, auf dem linken Ufer des Regen. Der Bergrücken bei der scharfen Krümmung des Regen in der Nähe von Piflitz und des Halteplatzes Böbrach ist mittelst eines 64 m langen Tunnels durchbrochen. Vor der Einmündung des Asbaches in den Regen bei der Haltestelle Gumpenried-Asbach wendet sich die Bahn nach Westen und überschreitet unterhalb des Halteplatzes Nussberg-Schönau bei Fischaitnach die Aitnach. Die bald hierauf folgende Endstation Viechtach ist an der Westseite des genannten Marktfleckens angelegt.

Die Länge der Bahnlinie von der Mitte des Hauptgebäudes zu Gotteszell bis zur Mitte des Stationsgebäudes in Viechtach misst 24,97 km gegenüber einer Länge der Luftlinie von 15 km.

Das Bahngebiet gehört der Urgebirgsformation an, und es hat die Lokalbahn nicht unbedeutende Bauarbeiten aufzuweisen. Die Breite des Bahnkörpers beträgt — in der Horizontalen durch die Schienenunterkante gemessen — 2,80 m; die Planumsbreite — durch die Unterkante des Schotterbettes gemessen — 3,80 m. Die Böschungen in erdigem Material sind im Verhältnisse von 1 : 1¼, in Steindämmen und Einschnitten in verwittertem Felsen mit 1 : ½ und in Einschnitten mit standfestem Gneiss und Granit mit 1 : ¼ angelegt. Stützmauern in hydraulischem Mörtel wurden mit ⅙ Anlauf, solche aus Trockenmauerwerk mit ⅓ Anlauf an den Stirnen bis zu 8 m Höhe ausgeführt. Die grösste Auftragshöhe — in der Bahnachse gemessen — beziffert 11,3 m, die grösste Abtragshöhe 13,2 m.

Die Maximalsteigung von 20 ‰ kam in der Richtung von Viechtach gegen Gotteszell auf eine Länge von zusammen 3,990 km zur Anwendung. Die geringste Steigung beträgt 1 ‰ auf zusammen 0,602 km. Die Kurven haben Radien von 150 bis 900 m; der Minimalradius von 150 m kommt 42 Mal vor. Die kürzeste Zwischengerade zwischen den Endpunkten der Uebergangskurven misst 22,00 m.

Der Oberbau wurde, weil die Bahn durch eine sehr holzreiche Gegend führt, aus Flussstahlschienen auf nicht imprägnirten Föhrenschwellen im System des schwebenden Stosses — mit starken Winkellaschen am Stoss — hergestellt. Für die Schwellen wurde nur das harzreichste Föhrenholz verwendet. Das Gewicht der Flussstahlschienen beträgt für das laufende Meter durchschnittlich 22,4 kg; das Gewicht für das Laschenpaar 10,6 kg; die Normallänge der Schienen 9,00 m; die Höhe der letzteren 110 mm, die Fussbreite 90 mm, die Kopfbreite 46 mm, die geringste Stegdicke in der Mitte der Schienenhöhe 8 mm.

Die Anzahl der Kunstbauten (Brücken und gewölbte, gedeckte und offene Durchlässe) beträgt 102, darunter sind 2 Flussbrücken, 1 gewölbter Durchlass, 70 gedeckte und 29 offene Durchlässe. Ausserdem wurden wegen der eigenartigen Wiesenbewässerungsanlagen in dortiger Gegend 173 Röhren- und kleinere Deckeldurchlässe durch den Bahnkörper gelegt. Die Ueberbrückung der offenen Durchlässe wurde je nach der Lichtweite durch Eisen- oder Holzkonstruktion bewerkstelligt. Bei mehreren offenen Objekten über 3 m Lichtweite fanden, um eine möglichst geringe Konstruktionshöhe zu erzielen, Zwillingswalzträger mit zwischengelegten eichenen Schienenträgern Anwendung. Offene Durchlässe mit und unter 3 m Lichtweite wurden durch leicht auszuwechselnde Holzkonstruktionen aus harzreichem, mit Carbolineum gestrichenen Föhrenholz überbrückt. Auf allen Brücken und offenen Durchlässen befindet sich zwischen den Schienen ein aus starken, ebenfalls mit Carbolineumanstrich versehenen Föhrendielen hergestellter Gehweg. Bei Kilometer 5,2 musste die Teisnach unter einem Winkel von 60° durch eine Blechbalkenbrücke im Gefälle von 20 ‰ übersetzt werden. Die Lichtweite dieser Brücke beziffert — in der Richtung der Bahnachse gemessen — 18,2 m. Die Fahrbahn befindet sich oberhalb der Träger. Die Widerlager sind aus rauhem Granitbruchstein-Mauerwerk in Portland-Cementmörtel hergestellt. Bei Kilometer 22,7 überschreitet die Bahn den Aitnachfluss mittelst einer Brücke, welche eine Mittelöffnung von 9,00 m und zwei Seitenöffnungen von je 8,00 m Spannweite besitzt; sämmtliche Oeffnungen sind mit Walzeisenträgern überbrückt. Die Pfeiler dieser Brücke wurden gleichfalls aus Granitbruchstein-Mauerwerk in Portland-Cementmörtel hergestellt. Ausser diesen Kunstbauten in der eigentlichen Bahntrasse waren noch 2 Zufahrtstrassen-Brücken über den Regenfluss zu bauen. Die eine derselben bei Teisnach mit 182 m Länge soll den Verkehr von und nach Bodenmais und seine Umgebung erleichtern, die andere bei der Haltestelle Gumpenried-Asbach mit 42,5 m Länge dem Winkel des Bayerischen Waldes gegen Arnbruck und Draxelsried einen neuen Zufuhrweg erschliessen. Die beiden Brücken erhielten Steinpfeiler, die Fahrbahn Holzkonstruktion mit Carbolineumanstrich.

Mit dem Bahnbau wurde auf der ganzen Strecke im April 1890 begonnen, nachdem bereits im vorausgegangenen Winter in dem bei Kilometer 12 gelegenen Tunnel der Richt- (First-) Stollen durchgeschlagen worden war. Der 64 m lange Tunnel liegt in einer Kurve von 150 m Radius und im Gefälle von 5 ‰; er musste durch sehr harten, jedoch theilweise klüftigen blauen Gneiss durchgetrieben werden. Der Tunnel erhielt beiderseits aus Granithausteinen gemauerte Portale und eine sich daran anschliessende Ausmauerung in der Länge von 18,0 m. Weitaus der grösste Theil der in dem stark kupirten Gebirgsterrain vorkommenden Einschnitte bestand aus festem Granit und Gneiss, welches Material bei den ausgedehnten Hochwasser- und Eisstoss-Schutzbauten an der Teisnach und am Regen zweckmässige Verwendung fand. Ausserdem veranlassten die in die Teisnach und den Regen hinabreichenden Dammböschungen umfassende Korrektionsarbeiten an den genannten Flüssen.

Für die Anlage der Hochbauten in den Zwischenhaltestellen Ruhmannsfelden, Teisnach und Gumpenried-Asbach war die Absicht maassgebend, den Dienst daselbst durch Bahnagenten besorgen zu lassen, welchen zugleich die Ausübung einer Gastwirthschaft im Warteraum gestattet werden sollte. Das Aufnahmegebäude in den vorgenannten Haltestellen enthält dementsprechend im Erdgeschoss einen Dienstraum mit angebautem, von letzterem aus zugänglichen Güterschuppen, ferner einen Warteraum mit nebenanliegender geräumiger Küche nebst Schänkraum, dann im Obergeschoss eine Wohnung für den Agenten. Im Hauptgebäude der Endstation Viechtach ist im Erdgeschoss ein Dienstraum, ein Geschäftszimmer für den Betriebsverwalter und je ein Warteraum II. und III. Klasse vorhanden; im Obergeschoss befinden sich 3 kleine Dienstwohnungen für das Stations- und Fahrpersonal. Der zweithorige Güterschuppen sowie die öffentlichen Aborte sind freistehend erbaut. In der Lokomotivremise können 2 Lokomotiven hinterstellt werden und es ist dieselbe mit den für den Werkstättendienst benöthigten Einrichtungsgegenständen, Werkzeugen usw. ausgerüstet. An sämmtlichen Güterabfertigungsstellen der Lokalbahn ist je eine Bodenwaage und eine Ladeschablone vorhanden. Die Ein- und Ausfahrtwechsel an den Zwischenhaltestellen sind versperrt und es werden dieselben nur dann geöffnet, wenn der Zug behufs Abstellung oder Mitnahme von Güterwagen oder zum Zwecke des Ein- und Ausladens schwerer und umfangreicher Stückgüter in das Güterschuppengeleise einzufahren hat.

Der Fahrpark besteht aus 2 dreiachsigen Tenderlokomotiven mit 25 t Dienstgewicht (geliefert von der Maschinenfabrik Krauss & Cie. in München), ferner 2 Personenwagen II. Klasse, welche je 16 Sitzplätze und je 10 Stehplätze auf der abschliessbaren Plattform, sowie einen Postraum enthalten. (Für die Postbeförderung werden der Lokalbahn 5 ₰ für das Wagenkilometer von der Postverwaltung vergütet). Ferner sind vorhanden 2 Personenwagen III. Klasse mit je 54 Sitzplätzen und je 10 Stehplätzen, sowie einer Kabine für den Zugführer (Schaffner); 3 gedeckte Stückgut- (bezw. Gepäck-) Wagen, 2 offene niederbordige Güterwagen, 2 Bahndienstwagen (letztere sind von der Firma Schweickert in Würzburg geliefert) und 1 Draisine. Die nach dem Interkommunikationssystem gebauten und mit Lenkachsen versehenen Personen- und Stückgutwagen (geliefert von der Wagenfabrik Rathgeber in München) sind mit Spindelbremsen und der Luftsaugebremse nach System Hardy ausgerüstet und für Dampfheizung eingerichtet.

Die Bauarbeiten wurden unter der Oberleitung des Herrn Ingenieurs Mezger aus Stuttgart theils in Regie, theils im Unterakkord ausgeführt. Die Kosten des innerhalb 8 Monaten vollendeten Baues einschliesslich des Aufwandes für die Grunderwerbung und Lastenablösung, dann für die Einführung der Lokalbahn in die Station Gotteszell, für die Zufahrtstrassen und Strassenbrücken, die Hochbauten, das Fahrmaterial, die Einrichtung und Ausrüstung der Stationen und die Oberleitung beziffern 1 330 000 ℳ. oder für das Kilometer 53 200 ℳ.

Es mögen noch einige Bemerkungen über die betriebsdienstlichen Einrichtungen hier Platz finden.

Das in Viechtach stationirte Dienstpersonal besteht aus 1 Betriebsverwalter, 1 Expedienten, 1 Lokomotivführer, 1 fahrfertigen Heizer, 1 Maschinenhaustaglöhner bezw. Hilfsheizer und Bremser, 2 Schaffnern und 1 Stationstaglöhner bezw. Hilfsbremser. Als Beihilfe des technisch vorgebildeten Betriebsverwalters im Bahnunterhaltungsdienste ist 1 Bahnaufseher bestellt. Die tägliche Streckenkontrole ist 2 Bahnarbeitern übertragen, welche nach Anweisung des Bahnaufsehers auch die kleineren Reparaturen am Geleise, die Reinigung der Gräben, das Freihalten der Spurrillen an den Bahnübergängen, das Fetten der Schienenstränge in den engen Kurven usw. zu besorgen haben. Zu grösseren Bahnarbeiten — der Frühjahrs- und Herbst-Geleiseregulirung usw. — werden Arbeiterpartien eingestellt. — Es verkehren täglich 3 Züge in beiden Richtungen mit einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 18 km in der Stunde. Die Gesammtfahrzeit eines Zuges beträgt 1 Stunde 30 Min. Die Billetausgabe und Gepäckabfertigung erfolgt im Zuge durch den Schaffner. Die Haltestellen mit Güterabferti-

gung sind unter sich und mit den Stationen Viechtach und Gotteszell durch eine Telephonleitung verbunden. Die Tarife für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sind namhaft niedriger als bei den übrigen Bayerischen Lokalbahnen. Als Fahrpreis wird von Station zu Station der Betrag von 10 ₰ in der III. und von 20 ₰ in der II. Wagenklasse erhoben, sohin für die ganze Strecke Gotteszell-Viechtach 60 ₰ in der III. und 1,20 ℳ in der II. Klasse. Rückfahrtbillete oder sonstige Billete mit Preisermässigung werden nicht ausgegeben. Die Lokalbahn ist in direkte Güterverkehre nicht einbezogen, sondern es findet bei der Anschlussstation Gotteszell die Umexpedition aller transitirenden Sendungen gegen tägliche Abrechnung zwischen der Station Gotteszell und der Betriebsverwaltung Viechtach statt. Die Lokalbahn befindet sich in dieser Beziehung der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung gegenüber in dem zwischen dieser und den Güterführern (Rollfuhrunternehmern) oder sonstigen Frachtunternehmern übungsgemäss bestehenden Rechtsverhältniss nach Analogie der Bestimmungen in § 59 des Betriebsreglements. Die in der Anschlussstation Gotteszell angekommenen Wagenladungen werden demnach, insoweit nicht anderweite Verfügungen der Empfänger vorliegen, nur dann der Lokalbahn überwiesen, wenn auf dem Frachtbriefe eine Station derselben oder die Ueberweisung an diese ausdrücklich vorgeschrieben ist. Hingegen werden die angekommenen, nach Viechtach und solchen auf der Landstrasse über Viechtach mittelst Fuhrwerks zu erreichenden Orten bestimmten Eil- und Stückgüter, soweit keine entgegenstehende Vorschrift auf dem Frachtbriefe oder eine besondere Verfügung des Empfängers wegen der Abfuhr getroffen ist, der Lokalbahn zur Weiterbeförderung sofort übergeben. Die Stückgüter werden auf Grund der Frachtbriefe in der Güterhalle zu Gotteszell übergeben und steht es der Lokalbahnverwaltung frei, entweder die Verladung in die Eisenbahnwagen durch ihr Personal ausführen oder durch das Stationspersonal in Gotteszell gegen Entrichtung der normalen Ladegebühren von 4 ₰ für 100 kg besorgen zu lassen. Die auf der Lokalbahn geladenen Wagenladungen sind bei der Aufgabe in Gotteszell von den Organen der Lokalbahn auf der Bodenwaage bereit zu stellen und die zur Aufgabe gelangenden Stückgüter in die Güterhalle zu verbringen, woselbst deren Uebernahme durch die Staatsbahnorgane auf Grund der Frachtbriefe und nach Maassgabe der einschlägigen Bestimmungen des Betriebsreglements erfolgt. Zum Transport von Wagenladungsgütern im Transitverkehr werden von der Lokalbahn Hauptbahngüterwagen verwendet. Zu diesem Zwecke überlässt die Königlich Bayerische Staatsbahnverwaltung ihre eigenen, wie die geladen einlaufenden Güterwagen fremder Verwaltungen der Lokalbahn zur Verfrachtung der Güter ab und nach der Anschlussstation Gotteszell. Für die Wagenbenutzung gelten die Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens mit der Beschränkung, dass der Lokalbahn für jeden auf dieselbe übergegangenen Bayerischen und fremden Wagen neben der zweitägigen Lade- (Stations-) Frist eine eintägige Lauffrist — und zwar für den Hin- und Rückweg zusammen — zugestanden ist. Als Zeit der Uebergabe und Uebernahme der Wagen gilt für die Wagenmiethеberechnung je die Stunde des Einlaufs derselben in den Bahnhof Gotteszell; diejenigen leeren Wagen, welche der Lokalbahn erst auf dem genannten Bahnhof zur Benutzung überwiesen werden, gelten von der Bereitstellung an als übergeben.

Der übrige Dienst für die Lokalbahn in der Anschlussstation Gotteszell ist von der Königlichen Staatsbahnverwaltung gegen Ersatz der wirklichen Kosten übernommen, sonach ohne besondere Vergütung, insolange hierdurch nicht ein Mehraufwand an Personal oder an normativmässigen Zulagen und Entschädigungen an dasselbe durch den Lokalbahndienst erforderlich wird.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die 10,6 km lange Bahnstrecke Elberfeld-Steinbeck-Cronenberg, der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, welche am 1. April d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 20 (Main-Neckar-Eisenbahn) und Nr. 36 (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld) neu herausgegeben.

Durch die neu herausgegebenen Verzeichnisse werden die im Juni 1885 und im August 1888 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der Vereins-Kilometerzeiger Nr. 54 (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen) neu, zum Vereins-Kilometerzeiger Nr. 30 (Pfälzische Eisenbahnen) der I. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der II. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 54 wird der im Dezember 1881 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst den Nachträgen I—III aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 808 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 819 vom 6. d. Mts. an sämmtliche dem Uebereinkommen für den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins beigetretenen Verwaltungen, betreffend den Diensttelegramm-Verkehr auf den Vereinsbahnen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 821 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 829 vom 5. d. Mts. (nicht wie im Rundschreiben irrthümlich angegeben vom 5. Februar d. J.), an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 831 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Der Reichskanzler hat dem Bundesrath eine im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Denkschrift, betreffend Ergänzung und Abänderung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, zugehen lassen. Es handelt sich um weitergehende Vorsichtsmaassregeln für die Beförderung von Streichhölzern auf Eisenbahnen, deren Zündmasse durch Beimischung eines beträchtlichen Zusatzes von chlorsaurem Kali angefertigt ist. Diese Maassnahme gründet sich auf die Thatsache, dass vor einiger Zeit bei der Eisenbahnbeförderung Schachteln mit Streichhölzern anscheinend infolge von Selbstentzündung in Brand gerathen waren.

Aus dem Reichstage.

In der Sitzung vom 5. d. Mts. fand die zweite Berathung des Etats der Reichs-Eisenbahnverwaltung und des Reichs-Eisenbahnamts, welche beiden Etats vom Reichstage unverändert genehmigt wurden, statt.

Bei ersterer Berathung wurden zum Extraordinarium des Reichs-Eisenbahnetats als erste Rate zur Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Mommenheim über Obermodern nach Saargemünd 2 000 000 ℳ bewilligt.

Abg. Dr. Hoeffel (Elsass-Lothr.) wies bei der Berathung darauf hin, dass der Bau dieser Linie den betreffenden Landestheilen den Weg nach Osten eröffnen wird. Das sei um so erfreulicher, als leider in den letzten Tagen alle Hoffnungen auf Herstellung eines normalen Verhältnisses zwischen den zwei grossen benachbarten Nationen wieder zerstört worden sei. „Wir Elsässer haben nichts gemeinsam mit den Störern des guten Einvernehmens und den Hetzern in Frankreich, wir protestiren gegen den Missbrauch, den man dort mit dem Namen Elsass-Lothringen getrieben hat. (Beifall.) Leider müssen wir Elsass-Lothringer wieder für jene Störungen durch Erschwerung des Verkehrs büssen.“

Abg. Broemel kam bei der Berathung des Etats auf die wichtige Frage der Personen-Tarifreform zu sprechen und stellte den Antrag:

„Den Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken, dass bei der in Aussicht genommenen Reform der Personen- und Gepäcktarife auf den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen eine durchgreifende Ermässigung der Tarifsätze und Vereinfachung des Tarifsystems unter Ausschluss jeder Erhöhung der bestehenden Sätze herbeigeführt wird.“

Der Regierungs-Vertreter Ministerialdirektor Fleck äusserte sich dahin: Es sei der Wunsch der Preussischen Regierung, bei Verhandlungen über eine Reform der Personen- oder Gütertarife mit den übrigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen und Bundesregierungen Hand in Hand zu gehen. Die Verhandlungen seien bisher gemeinschaftlich gepflogen,

und soweit es die Preussische Regierung wünsche, würden sie auch gemeinschaftlich zu Ende geführt werden. Zu dem Antrag Broemel sich materiell zu äussern, sei Redner selbstverständlich ausser stande. Es sei aber auch der Wunsch der Preussischen Eisenbahnverwaltung, Erhöhungen bei der geplanten Reform möglichst zu vermeiden, oder doch so weit einzuschränken, als ohne fühlbare Belastung des Verkehrs möglich. Aber dieser Wunsch sei leichter ausgesprochen als erfüllt.

Infolgedessen, dass bei der Debatte dem Reichs-Eisenbahnamt von der einen Seite (Abg. Schrader) der Rath gegeben wurde, es möge die Tarifreform in die Hand nehmen, von der andern (Graf Stolberg) dringend davor gewarnt wurde, bemerkte der Präsident des Reichs-Eisenbahnamts Dr. Schulz: Das Reichs-Eisenbahnamt sei bisher in dieser Frage den Mittelweg gegangen: es sei bei den Verhandlungen, welche unter den Bundesregierungen über die Herabsetzung und Vereinfachung der Personentarife schweben, seither betheiligt gewesen; es werde auch ferner dabei betheiligt sein und seinen Einfluss zur Geltung bringen, insoweit Verfassung und Gesetz ihm das ermöglichen.

Der Antrag des Abg. Broemel wurde hierauf einstimmig an die Budgetkommission verwiesen und die Ausgaben für die Centralverwaltung der Reichs-Eisenbahnen bewilligt.

Bei der Berathung des Etats des Reichs-Eisenbahnamts richtet Abg. Graf Udo zu Stolberg an den Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamts die Frage, in welchem Stadium sich die Erörterungen über die Einführung der sogenannten Einheitszeit befänden. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, welcher die Deutschen und Oesterreichischen Bahnen umfasse, habe am 1. August v. J. beschlossen, für den nächsten Sommerfahrplan die mitteleuropäische Zeit als Einheitszeit einzuführen. Dagegen hätten Vertreter der Wissenschaft mehrfach gegen die Einführung einer solchen Zonenzeit Widerspruch erhoben, namentlich der Direktor der Berliner Sternwarte, Professor Wilhelm Förster in einer Broschüre „Weltzeit und Ortszeit," aus welcher zu ersehen sei, dass für die Wissenschaft die Erhaltung der Ortszeit und der Weltzeit nothwendig seien. Er (Redner) wolle das nicht bestreiten, aber im Eisenbahninteresse und auch im militärischen Interesse sei die Einführung einer Zonenzeit dringend zu wünschen. Im Eisenbahndienst bestehe der Dualismus, dass für den inneren Dienst eine Einheitszeit, für den äusseren im Verkehr mit dem Publikum die Ortszeit gelte. Das gehe wohl auf grösseren Bahnhöfen, wo ein Theil des Bahnhofspersonals den inneren Dienst versehe und ein anderer mit dem Publikum verkehre, aber nicht auf kleinen Stationen, wo der Vorsteher oder dessen Stellvertreter, also ein Weichensteller 1. Klasse, die doppelte Funktion habe. Er versehe den inneren Dienst nach Berliner Zeit und verkehre mit dem Publikum nach der Ortszeit. Das könne leicht den Anlass zu Unglücksfällen geben, namentlich in solchen Zeiten, wie im letzten Winter, wo kein Zug ohne Verspätung angekommen sei und die Kreuzungen immer auf anderen Stationen stattgefunden hätten, als der Fahrplan vorsah. Von militärischer Seite sei der Vorschlag gemacht worden, im Fall einer Mobilmachung die Einheitszeit einzuführen. Dieser Vorschlag, so plötzlich bei der Mobilmachung alle nach der Ortszeit getroffenen Einrichtungen umzuwerfen und nach der Einheitszeit zu fahren, lasse sich theoretisch konstruiren, sei aber in der Praxis undurchführbar. Darum sollte man überhaupt von vornherein die Einheitszeit einführen und zwar möge die Wissenschaft die Weltzeit und die Eisenbahn die Zonenzeit anstreben.

Präsident des Reichs-Eisenbahnamts Dr. Schulz erwiderte: Der Beschluss der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom vorigen Sommer beziehe sich lediglich auf den innern Dienst der Eisenbahnen, für welche die sogenannte Mitteleuropäische Zeit im nächsten Sommerfahrplan eingeführt werde. Auf den Verkehr der Eisenbahnen mit dem Publikum bleibe dies gänzlich ohne Einfluss. Die Frage, ob später die für das Publikum bestimmten Pläne gleichfalls nach der Einheitszeit aufgestellt werden würden, hänge mit der Frage zusammen, ob es sich empfehle, eine Einheitszeit im bürgerlichen Leben einzuführen. Ueber diese Frage schwebten zur Zeit Erörterungen zwischen der Reichs- und den Bundesregierungen, insbesondere denen, welche grössere Eisenbahnnetze verwalten. Er (Redner) sei nicht in der Lage, zur Zeit über diese Verhandlungen Mittheilungen zu machen.

Ein anderer Abgeordneter (Rösicke) machte darauf aufmerksam, dass mehrere Deutsche Eisenbahnverwaltungen für sich das Recht in Anspruch nähmen, Wagenstrafgelder vom Empfänger zu erheben, auch wenn diesen die Schuld der Verzögerung nicht treffe, sondern die Zoll- oder Steuerbehörde, die der Aufforderung zur Lösung der Wagen nicht rechtzeitig nachgekommen sei. Seiner (Redners) Meinung nach widerspreche es der Rechtsanschauung und auch der Würde des Staats. Er stelle die Anfrage, ob alle Deutschen Eisenbahnen dieselbe Praxis übten und wie sich das Reichs-Eisenbahnamt dazu stelle.

Präsident des Reichs-Eisenbahnamts Dr. Schulz: Ueber die Rechtsfrage des Verhaltens mehrerer Eisenbahnverwaltungen könne man vielleicht verschiedener Meinung sein. Er (Redner) neige der Ansicht zu, dass es der Billigkeit entspreche, den Empfänger nicht verantwortlich zu machen für die verspätete Zollabfertigung. Das Reichs-Eisenbahnamt habe vor kurzem Anlass genommen, in diesem Sinne sich mit der Preussischen Eisenbahnverwaltung in Verbindung zu setzen, und nachdem die Angelegenheit kürzlich in der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen ohne befriedigenden Verlauf erörtert worden sei, habe der Minister der öffentlichen Arbeiten in einem Sinne an die Staatseisenbahndirektionen Verfügung getroffen, den auch er (Redner) als der Billigkeit entsprechend bezeichnen könne. Das Reichs-Eisenbahnamt werde die Sache auch weiter verfolgen.

Abg. Richter lenkt die Aufmerksamkeit des Hauses auf die Frage der Kohlenausfuhr ins Ausland, die in diesem Augenblick ein akutes öffentliches Interesse (durch das bekannte Reskript des Handelsministers an die Handelskammern) erhalten habe. Die Erörterungen im Abgeordnetenhause im Anschluss an das Reskript hätten dahin geführt, festzustellen, dass jedenfalls Einrichtungen der Eisenbahnverwaltung beständen, die namentlich in solchen Zeiten, wie in diesem Januar, die Ausfuhr von Kohlen ins Ausland auf Kosten der inländischen Konsumenten begünstigten. Er stelle deshalb den Antrag:

Dem Reichstage baldmöglichst eine Uebersicht derjenigen Ausnahmetarife Deutscher Eisenbahnverwaltungen vorzulegen, welche dazu bestimmt sind, die Ausfuhr Deutscher Kohlen ins Ausland und die Konkurrenz inländischer Kohlen mit ausländischen Kohlen zu begünstigen, welcher Antrag angenommen wurde.

Zur Reform der Eisenbahn-Personenfahrpreise.

Der „Reichsanz." bringt eine ausführliche, mit statistischen Tabellen versehene Begründung der Vorschläge für die Reform der Personenfahrpreise auf den Eisenbahnen, welche wir wegen ihrer Bedeutung an anderer Stelle (S. 193) bis auf das Schlusswort, welches wir nachstehend wiedergeben, vollständig mittheilen. Der Schluss des Aufsatzes lautet:

Es sei noch daran erinnert, dass die Vorlage an die Bezirks-Eisenbahnräthe keineswegs bereits die endgültige Entschliessung der Regierung enthält, sondern nur einen vorläufigen Plan, der zunächst der Begutachtung durch die Bezirks-Eisenbahnräthe und den Landes-Eisenbahnrath unterliegt. Die Staatseisenbahn-Verwaltung verkennt keineswegs, dass dieser Reformplan in einzelnen Beziehungen noch verbesserungsfähig ist und wird, soweit es angängig ist, gewiss die Hand zu wirklichen Verbesserungen bieten. Sie hat aber dabei nicht nur die finanziellen und wirthschaftlichen Folgen zu berücksichtigen, sondern vor allem auch die Herbeiführung einer einheitlichen Gestaltung der Personentarife für ganz Deutschland im Auge zu behalten. Denn bei der heutigen Ausdehnung des Reiseverkehrs kann nur durch eine einheitliche Reform wirksam geholfen werden. Von diesem Gesichtspunkte aus will die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung durch Aufgabe der IV. Klasse und des Freigepäcks die grossen und, wie es schien, unüberwindlichen Schwierigkeiten zu beseitigen versuchen, welche einer einheitlichen Gestaltung der Personentarife der Nord- und Süddeutschen Bahnen entgegenstanden. Wenn die Lösung dieser grossen Aufgabe gelingen sollte, so darf die Staatsbahnverwaltung für sich in erster Reihe das Verdienst an diesem mühevollen Werke in Anspruch nehmen. Sie darf aber auch erwarten, dass dies von dem nicht durch utopistische Agitationen voreingenommenen Theil der Bevölkerung anerkannt wird, und dass nicht kleine Schönheitsfehler, deren Beseitigung nach Herstellung der Einheit im Personentarif nur eine Frage der Zeit sein wird, zum Vorwande genommen werden, um den ganzen Reformplan zu verwerfen.

Preussische Staatsbahnen.

Anderweite Abgrenzung der Eisenbahn-Direktionsbezirke.

Auf Grund des Erlasses vom 19. März 1890 werden mit dem 15. d. Mts. die Strecken Neuss-Düsseldorf-Gerresheim (B. M.) und Düsseldorf-Rath (B. M.) aus dem Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld (Eisenbahn-Betriebsamt Düsseldorf) ausscheiden und in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln und des derselben unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Düsseldorf übergehen.

Anträge und sonstige schriftliche Mittheilungen, welche auf die Verwaltung und den Betrieb der vorbezeichneten Bahnstrecken Bezug haben, sind daher vom 15. d. Mts. ab an die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln bezw. das derselben unterstellte Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in

Düsseldorf, nach Maassgabe der Zuständigkeit dieser Behörden, zu richten.

Allgemeine Vorschriften über die Behandlung der Fundsachen.

Die allgemeinen Vorschriften über die Behandlung der im Bereich der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung zurückgelassenen oder aufgefundenen Gegenstände sind einer Umarbeitung unterzogen worden und in der veränderten Fassung in Nr. 4 des „Eisenbahn-Verordnungsblattes" vom 2. d. Mts. zum Abdruck gebracht. Die neuen Bestimmungen treten mit dem 1. April d. J. in Geltung.

Betriebseröffnungen.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld ist die Eröffnung des Betriebes auf der 10,6 km langen vollspurigen Strecke Elberfeld-Steinbeck-Cronenberg (Seitenstrecke der Bahnlinie Düsseldorf-Hagen) mit der Haltestelle Küllenhahn, dem Bahnhof Cronenberg und dem Haltepunkte Cronenfeld zum 1. April d. J. in Aussicht genommen.

Die Haltestelle Küllenhahn wird für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen- und Güterverkehr (ausschl. Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere), der Bahnhof Cronenburg für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und der Haltepunkt Cronenfeld nur für den Personenverkehr (ohne Gepäckabfertigung) eingerichtet.

Die neue Strecke, auf welcher die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zur Einführung gelangt, wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Düsseldorf unterstellt.

Eröffnungen von Stationen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die an der Bahnstrecke Barmen (Ober-)-Hattingen belegene, bisher nur für den Personenverkehr und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Station Bredenscheid wird am 1. April d. J. auch für den Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Hannover. Am 15. d. Mts. wird der an der Bahnstrecke Bremen-Harburg zwischen den Stationen Buchholz und Tostedt belegene Haltepunkt Sprötze eröffnet werden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.) Am 1. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Neuss-Viersen zwischen den Stationen Neuss und Karst belegene Haltepunkt Weissenberg für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung eröffnet worden (vergl. Bekanntmachung in Nr. 18 S. II d. Ztg.).

Der Güterbahnhof Köln-Pantaleon, welcher mit dem 15. November 1889 für die Abfertigung von Kartoffel- und Obstsendungen in Wagenladungen geschlossen war, ist am 5. d. Mts. für den unbeschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Station Reichenhall der Bayerischen Staatseisenbahnen ist in „Bad Reichenhall" abgeändert worden.

Die im Direktionsbezirk Hannover an der Strecke Hannover-Cassel belegenen Stationen Brüggen und Münden führen fortan die Bezeichnung „Brüggen (Hannover)" bezw. „Münden (Hannover)".

Oldenburg: Aus dem Landtage.

In der Sitzung vom 27. v. Mts. gab der Landtag seine Zustimmung zu verschiedenen Gesetzentwürfen in zweiter Lesung, bewilligte die zur Beschaffung neuer Eisenbahn-Güterwagen beantragten 800 000 ℳ und überwies eine Petition wegen Verstaatlichung der Westersteder Schmalspurbahn und deren Umwandlung in eine vollspurige an die Grossherzogliche Staatsregierung zur Prüfung. Der Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung, wurde auch in zweiter Lesung angenommen; desgleichen die Vorlage der Staatsregierung, betreffend die Korrektion der unteren Hunte von Oldenburg bis zu ihrer Einmündung in die Weser (veranschlagt auf 1 639 000 ℳ) gegen die Verpflichtung der Stadt Oldenburg zur Erbauung einer zu 250 000 ℳ veranschlagten neuen Hafenanstalt und deren Unterhaltung.

Sachsen-Weimar-Eisenach: Aus dem Landtage.

Dem Landtage ist eine Vorlage zugegangen, in welcher die Bewilligung von 22 000 ℳ für Schäden beantragt wird, welche der Weimar-Berkaer Eisenbahn im vergangenen Jahre durch ausserordentliche Naturereignisse zugefügt worden sind.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat in der Sitzung vom 3. d. Mts. beschlossen, nach reichlichen Rückstellungen eine Dividende von 4 % für 1890 (gegen 3¾ % im Vorjahre) der Generalversammlung vorzuschlagen. Ferner wurde beschlossen, infolge des wachsenden Verkehrs eine neue umfassende Vermehrung des rollenden Materials vorzunehmen.

Frankfurter Waldbahn.

Am 23. d. Mts. findet die diesjährige ordentliche Generalversammlung statt. Der Aufsichtsrath schlägt für die erste, $1^1/_2$ Jahre umfassende Betriebsperiode $6^1/_4$ % Dividende vor.

Schleswig-Angeler Eisenbahn.

Eine ausserordentliche Generalversammlung soll am 18. d. Mts. über die Aufhebung des Betriebsvertrages und die Aufnahme einer Prioritätsanleihe Beschluss fassen.

Heidelberger Strassen-Bergbahn.

Die Generalversammlung beschloss 5 % Dividende auf das Aktienkapital von 1 235 000 ℳ zu vertheilen und etwa 14 000 ℳ zu Abschreibungen, Reserve- und Amortisationsfonds zu verwenden.

Stettiner Strasseneisenbahn.

In der am 3. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde die Dividende für 1890 auf $2^1/_2$ % festgesetzt.

Verschiedenes.

Carbolineum Avenarius.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehung war der Gesammtverkehr auf folgenden Linien der K. K. St. B. eingestellt:

Auf den Kolomeaer Lokalbahnen vom 16. bis 21/2.;

auf der Lokalbahn Hadikfalva-Radautz vom 16. bis 25/2.;

auf der Lokalbahn Dolina-Wygoda vom 16. bis 19/2.;

auf der Lokalbahn Hliboka-Berhometh und Karapcziu-Czudin vom 9. bis 11/2. und vom 16. bis 21/2.;

auf der Lokalbahn Czernowitz-Novosielitza vom 18. bis 21/2.;

auf der Lokalbahn Hatna-Kimpolung vom 18. bis 22/2.;

auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszow) vom 16. bis 19/2. l. J.

Der Trajektverkehr in Bregenz ist ab 11/2. l. J. eingestellt.

Wien, am 28. Februar 1891. (454)

Infolge Hochwassers ist der Verkehr an den Elbkais zu Dresden und Riesa am 6. d. Mts. eingestellt worden. Dauer unbestimmt.

Dresden, am 9. März 1891. (455)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Königl. Württbg. Staats-Eisenbahnen. Der Hafen von Bregenz ist für den gesammten Schiffsverkehr wieder eröffnet.

Stuttgart, den 7. März 1891. (456)

Die beiden diesseitigen Fähranstalten sind dem Betriebe wie folgt wieder übergeben.

1. Obercassel bei Bonn am 12. v. Mts.,
2. Griethausen bei Cleve am 7. v. Mts.

Fähranstalt Bingerbrück-Rüdesheim wegen niedrigen Wasserstandes für den Güterverkehr noch nicht wieder eröffnet.

Köln, den 5. März 1891. (457)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

3. Güterverkehr.

Im Westdeutschen Verbande treten am 1. April d. J. die neuen Hefte Nr. 3 u. 4 des Gütertarifes in Kraft, welche anderweit ermässigte und vermehrte direkte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatsbahn bezw. der Bodenseeufer-Stationen Lindau und Bregenz an Stelle der bisherigen Sätze in den Tarifheften Nr. 6, 7 und 8 enthalten. Die Tarife sind demnächst bei den Güterabfertigungsstellen einzusehen, daselbst auch käuflich zu haben.

Hannover, den 4. März 1891. (458)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. III.)

Nr. 5. Jahrgang 1891. Berlin, am 11. März 1891.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	100	1	Korb	2 Blechflaschen —	6	1	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
2	A	4	1	Sack	Farbholz —	11, 5	2	Würzburg	Bayerische Stsb.	
3	A K	141	1	Kiste	ansch. Eisen —	60	3	Neufra	Württemb. Stsb.	
4	B V W H S R (in Raute)	61/3 488 4 100/1 —	10	Fässer	ansch. Oel oder Fett	—	4	Schalke K. M.	Rechtsrh. Köln	
5	B	100	1	Pack	leere Säcke —	7	5	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
6	B B	7	1	Fass	leer —	—	6	Kufstein	Bayerische Stsb.	B. B. M. Bürgerl. Brauhaus München.
7	B J	2990	1	Ballen	Tuch —	11	7	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Luckenwalde-Elberfeld.
8	B K M E	—	1	Sack	Kartoffelmehl —	102	8	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
9	B L	8991	1	Ballot	Manufakturw. —	105	9	Mögglingen	Württemb. Stsb.	
10	B S	4	1	Koffer	? —	21	10	Neufra	„	
11	C	1	1	—	Eisenrohr, offen —	17, 5	11	München C. B.	Bayerische Stsb.	
12	C T	136	1	Pack	1 Schinken —	8	12	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
13	C V	575	1	Kollo	Eisen —	24	13	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
14	D J D	3436	1	Sack	Bürsten —	15	14	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
15	D S F	—	1	Ballen	? —	93	15	Montigny s. S.	Grand Central Belge	
16	F B	—	1	—	Kesseltheil —	78	16	Köln-Deutz	Rechtsrh. Köln	
17	F G	24314/5	2	Rollen	Draht —	107, 5	17	Mülheim a. Rhr. B. M.	„	
18	G H C	—	5	Kolli	leer —	85	18	Jumet	Grand Central Belge	beschr. Lüttich / Torgau.
19	G K	16698	1	Kiste	? —	23	19	Torgau	K. E.-D. Erfurt	
20	G R W & Co.	10 40	1	Bund	Stahl —	66	20	Neustadt a. Aisch	Bayerische Stsb.	
21	G S	—	1	Kiste	frische Fische —	125	21	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
22	H	—	1	—	Thonrohr —	15	22	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
23	H W	35	1	Kollo	Gusswaaren —	4	23	Köln-Deutz	„	
24	J L	—	1	Stange	Stahl —	5	24	Straubing	Bayerische Stsb.	*)
25	J S	19249	1	Kiste	Chokoladekugeln —	29	25	München C. B.	„	München bezettelt.
26	K	36807	1	Fass	ansch. Petroleum —	222	26	Kempten	„	**)
27	K N	361	1	Kiste	Zollstäbe u. Ofenringe	37	27	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beklebt Elberfeld.
28	M	104	1	Fass	leer —	23, 5	28	Eisenach	Werrabahn	
29	M K W B	371 506	1	„	leer, gebr. —	92	29	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
30	P	5	1	Ballen	Kleiderstoffe —	12	30	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
31	P G	76805	1	Kiste	Thürangeln —	9, 5	31	Hamont	Grand Central Belge	
32	P N	10	1	Sack	Kleidungsstücke —	19	32	Forst	K. E.-D. Erfurt	beschr. Forst.
33	P P	49	1	Korb	Sämereien —	4	33	Munster B.	Grand Central Belge	
34	P S	102	1	„	Eisenw. —	34	34	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
35	P S	4777	1	Ballen	Manufakturw. —	108	35	Elberfeld St.	„	bekl. Elberfeld.
36	P S	1588	1	„	Putzwolle —	67	36	„	„	
37	R B	2642	1	Stück	Stahl —	8	37	Oberndorf-Schweinfurt	Bayerische Stsb.	Deutz beschr.
38	R B	10	1	Sack	Sämereien —	95	38	Louvain	Grand Central Belge	
39	R R	4	1	Fass	leer —	11	39	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.

*) In der Stange Stahl ist eingeschlagen: Brüninck u. 1 Tannenbaum.
**) Fass mit einem Lederstück „K 36807 Kempten“ vers.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können):
40	S A	767	1	Ballen	Hopfen —	83, 5	40	Nürnberg C.-Bhf.	Bayerische Stsb.	ohne Bezettelung.
	A S R	2 / 3	1	„		87, 5				
	St A St	130 / 2	1	„		84. 5				
	S A	459	1	„		86, 5				
	S A	37	1	„		90				
41	S & B W P	422	1	„	gestreift. Hemdenflanell	89	41	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Hamburg.
42	S & E	1	1	Packet in Leinen	Eisenwaaren (Muttern)	8	42	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Eisenach.
43	S / P G	3 / 369	2	Kisten	leer —	8 / 22	43	Gera	„	beschr.: Plauen-Gera.
44	T E	712	1	Ballen	Kaffee —	61	44	Sterkrade	Rechtsrh. Köln	
45	V U	1084	1	Kiste	Ultramarin —	65	45	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
46	W	—	1	Pack	leere Säcke —	30	46	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
47	W	14	1	Tafel	Blech —	1	47	Straubing	Bayerische Stsb.	
48	W B	41293	1	Kiste	leer —	8, 75	48	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
49	W H L	—	3	Kolli	Eisenguss —	40	49	Ehrenbreitstein	Rechtsrh. Köln	
50	W V M	1137	1	Kollo	— —	25	50	Dt.-Krone	K. E.-D. Bromberg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
51	A Annaberg	—	2	Kisten	Pöcklinge —	12	51	Annaberg	Sächsische Stsb.	für 1,65 M. verkauft.
52	C. Brohm	—	2	Stück	Vorsatzbretter —	—	52	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
53	v. d. Gheyu	—	1	Pack	leere Säcke —	26	53	Aerschot	Grand Central Belge	
54	H. J. Merk & C. P. P.	—	1	Sack	Phosphate —	30	54	Vienenburg	K. E.-D. Magdeburg	
55	Surlupont	—	1	Packet	? —	1	55	Hasselt	Grand Central Belge	
56	Thorn	—	9	Pack	Holzspahn —	90, 5	56	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
57	weiss 2 bezw. weisser —	—	1	Tafel	Zink —	13	57	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
58	V	600	1	Ballen	Muschelschaalen —	76	58	Leipzig	„	
59	—	40	1	—	Decke —	—	59	Ham s. H.	Grand Central Belge	
60	—	381	1	Ballen	Kaffee —	31	60	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
61	—	883	1	Fass	leer —	9	61	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
62	weisser —	—	1	Bürde	Stahl —	17	62	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	bei Bodenrevision.
63	× roth	—	4	—	gusseis. Dachfenster —	33, 5	63	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
64	S (im Dreieck)	7227	1	Kiste	Nähmaschinentreibriemen	35	64	Regensburg	Bayer. Staatsb.	*)
65	RBC (im Rahmen)	—	1	Sack	Leinsamen —	62	65	Meiderich	Rechtsrh. Köln	
66	△ W F	2130	1	Tonne	Heringe —	1	66	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
67	—	—	1	Bd	Abrerz? —	8, 5	67	Waiblingen	Württemb. Stsb.	**)
68	—	—	1	Bund	Bandeisen —	45	68	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
69	—	—	2	—	Buffer —	—	69	Bischheim	Elsass-Lothring.	
70	—	—	1	—	Eisenrohr —	—	70	Neuenmarkt	Bayerische Stsb.	
71	—	—	4	Stäbe	Flacheisen —	30	71	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
72	—	—	41	Bunde	Flachs —	92	72	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
73	—	—	58	kl. lose Bündchen	Flachs —	155	73	Kl.-Cammin	„	
74	—	—	1	Sack	Gersteabputz —	73	74	München Südb.	Bayerische Stsb.	
75	—	—	1	Ballen	Hanf oder Flachs —	30	75	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
76	—	—	1	—	Hase —	3	76	Dresden-Neust. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	für 2,10 M. verkauft.
77	—	—	1	Schachtel	Instrumente —	1	77	Wesserling	Elsass-Lothring.	

*) Beschr.: Marienthal. Kiste trägt noch ein durchstrichenes Plakat Mühlhausen Th.-Lichtenfels v. 31/I.
**) Auf freier Bahn gefunden, anscheinend von einer Wagenladung herrührend.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
78	—	—	1	—	kl. Kinderwagen von Holz	5	78	Berlin (Schles. Bhf.)	K. E.-D. Berlin	
			1	—	kl. Karre von Brettern					
			1	Kollo	8 kl. Harken —					
79	—	—	1	Kiste	? —	80	79	Hasselt	Grand Central Belge	
80	—	—	1	Korb	leer —	3,5	80	Oberndorf-Schweinfurt	Bayerische Stsb.	
81	—	—	1	Block	Kupfer —	46	81	Arnsberg	K. E.-D. Elberfeld	
82	—	—	1	—	Maschinentheil —	19	82	Siegen	„	
83	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	46	83	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
84	—	—	1	Korbflasche	Oel —	28	84	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
85	—	—	1	Sack	altes Papier —	29	85	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	bei Bodenrevision.
86	—	—	1	—	gusseis. Platte —	81	86	Nachterstedt	K. E.-D. Magdeburg	
87	—	—	1	—	eis. Ring u. ein daran gebundenes Packet	3,5	87	Alphen-Riel	Grand Central Belge	
88	—	—	1	Pack	Sägeblätter —	56	88	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
89	—	—	1	Bund	Seegras —	24	89	„	„	
90	—	—	1	Stück	Thonrohr —	—	90	Magdeburg Elbb.	K. E.-D. Magdeburg	
91	—	—	1	—	Trichter zum Fischfass	1	91	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
92	—	—	1	Stange	Winkeleisen —	20	92	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) wird mit Gültigkeit vom 15. März l. J. der III. Nachtrag zum Gütertarif Theil IV Heft Nr. 2 vom 1. Januar 1887 ausgegeben, welcher Ergänzungen und Aenderungen der Frachtsätze für Holz und Rinden enthält und auf Bestellung unentgeltlich abgegeben wird.

München, den 28. Februar 1891. (459)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt Nachtrag X zu Heft 2 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifs mit Frachtsätzen des Spezialtarifs III und der Ausnahmetarife 5a (Getreide), 6a und b (Holz), 11 (Kaolin), 13 (Kalk), 18 (Thonerde) und 19 (mineralische Kohlen) für in den direkten Verkehr neu aufgenommene Stationen in Kraft; durch denselben wird die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 6c (Schleifholz) bis auf weiteres, längstens jedoch bis zum 31. Dezember d. J. verlängert. Der Nachtrag ist durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 6. März 1891. (460)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 10. März d. J. wird im Badisch - Pfälzischen Güterverkehr der Artikel „Thonerdehydrat" zu den Sätzen des Spezialtarifs II und bei der Ausfuhr aus Deutschland zu den Sätzen des Spezialtarifs III abgefertigt.

Karlsruhe, den 6. März 1891. (461)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Der vom 1. April d. J. an gültige **Nachtrag III zum Hannover - Bayerischen Verbands-Gütertarif — Heft Nr. 2 — ist im Buchdruck erschienen und durch die Güter - Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs vom 1. Juni 1889, sowie der Nachträge I und II vom 1. März beziehungsweise 1. August 1890.** Die bisherigen Frachtsätze bleiben noch bis zum 15. Mai d. J. in Gültigkeit, insofern die anderweiten Taxen eine höhere Frachtberechnung ergeben.

Hannover, den 4. März 1891. (462)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. ab wird die Station Münstereifel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) in den im vorbezeichneten Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif Nr. 9 für die Beförderung von Holz etc. aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Güter-Abfertigungsstelle.

Köln, den 5. März 1891. (463)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. April d. J. tritt für den Verkehr zwischen den Stationen Michelob der Buschtĕhrader Bahn, und Eisenberg i. S. A. der Eisenberg-Crossener Bahn ein direkter Frachtsatz des Ausnahmetarifs 15 (Kaolin, Thonerde etc.) in Höhe von 0,82 ℳ für 100 kg in Kraft.

Magdeburg, den 4. März 1891. (464)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag XII zu Heft 1 des Verbandstarifs mit Frachtsätzen der Ausnahmtarife 6a b c (Europäisches Holz), 24 (Kalk) und 32 (Tabakslauge) für einzelne neu aufgenommene Stationen in Kraft. Durch denselben wird die Gültigkeit des Ausnahmtarifs 6c (Schleifholz) bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember d. J. verlängert. Der Nachtrag ist durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 6. März 1891. (465)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Werrabahn-BayerischerGüterverkehr. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarif in Kraft, welcher von den Güterabfertigungsstellen der Bayerischen Staats- und Werrabahn bezogen werden kann.

Meiningen, den 3. März 1891. (466)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Mit 30. Juni d. J. treten die im Ausnahmetarife für den Transport von gebranntem Kalk von Stationen der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Oesterreichisch-Ungarischen Staats- und Oesterreichischen Nordwestbahn nach Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, Berlin, Magdeburg und Bromberg via Bodenbach bezw. Tetschen vom 1. Juni 1884 und im Nachtrag I hierzu vom 5. Mai 1885 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Dux-Liptitz, Kosten und Rosenthal-Graupen der Dux-Bodenbacher Bahn ausser Kraft.

Dresden, am 4. März 1891. (467)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1890. Nachstehende, der Zusatzbestimmung IIb zu § 48 des Betriebsreglements als dritter Absatz hinzutretende Vorschrift:

„Bei Aufgabe in Wagenladungen wird gemünztes Geld auch in dichte Säcke verpackt gegen Hinterlegung des im § 47 des Betriebsreglements vorgeschriebenen Reverses zur Beförderung zugelassen."

gelangt am 15. März d. J. auf sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen zur Einführung.

Berlin, den 3. März 1891. (MG468)
Namens der Deutschen Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmefrachtsätze für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau von Hohenbocka B. G. und Oberlaus. Bhf. nach Berlin. Am 15. März d. J. treten für den Versand von Pflastersteinen und geschlagenen Steinen zum

Strassenbau in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Hohenbocka B. G. und Oberlaus. Bhf. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbureau hierselbst Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. März 1891. (MG469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Seehafen-Ausnahmetarife. Am 1. April l. J. treten in Wirksamkeit.

a) Nachtrag III zum Tarife Theil II Heft 2, enthaltend geänderte bezw. neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 9 (Packleinen etc.), Nr. 10 (Jute etc.) und Nr. 14 (Reis), Aenderung der Frachtsätze für Wien-Lagerhaus und Aenderung der Waaren-Nomenklatur des Ausnahmetarifs Nr. 1;
b) Nachtrag I zum Tarif Theil II Heft 4, enthaltend Ergänzung der Kontrol-Vorschriften über die Anwendung des Ausnahmetarifs Nr. 17 (Mineralwasser) für den Fall der Ausfuhr über See, Aufnahme der Station Szeged trs. und Temesvár-Józsefváros trs., endlich Aenderung der Waaren-Nomenklatur des Ausnahmetarifs Nr. 1.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, den 5. März 1891. (470)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages V zu Theil II. Mit 1. April 1891 tritt ein Nachtrag V zu dem vom 1. Mai 1886 gültigen Gütertarif Theil II für den Triest-Fiume-Norddeutschen Verband in Kraft.

Derselbe enthält:

Neue Bestimmungen über die Gültigkeit der Frachtsätze und über die Auf- und Abgabe in Triest S. B., Triest-S. Andrea und Triest-Hafen;

Aufnahme der Stationen Schimischow und Halbau;

Aenderungen der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 7;

Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 10 ₰ bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezogen werden.

Wien, den 3. März 1891. (471)
K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreidetransporte aus Ungarn. Am 1. April 1891 tritt unter der Bezeichnung Theil III, 2. Heft ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchte etc. in Wirksamkeit, wodurch der gleichnamige Ausnahmetarif, gültig vom 1. Oktober 1889, zur Aufhebung gelangt.

Insoweit für einzelne Relationen im neuen Tarife keine direkten Taxen mehr erstellt wurden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. Juni 1891 in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifs sind im Wege der betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 70 kr. Oe. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 6 März 1891. (472)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutsch-Serbisch-Bulgarisch-Türkischer Personen- und Gepäckverkehr über Oderberg-Ruttek-Budapest. Mit dem 1. April d. J. tritt ein Tarif in Kraft, welcher Bestimmungen und Preise für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Breslau, Berlin und Hamburg einerseits und Belgrad, Nisch, Sofia, Konstantinopel und Saloniki andererseits über Oderberg-Ruttek-Budapest enthält.

Die Preise werden in der Frankenwährung erhoben, jedoch steht es den Reisenden frei, statt der letzteren in der Markwährung zu dem jeweilig gültigen, von der Eisenbahnverwaltung festgesetzten Umrechnungskurse Zahlung zu leisten.

Näheres hierüber ist auf den genannten Deutschen Stationen zu erfahren.

Breslau, den 6. März 1891. (473)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Deutschen Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im „Deutschen Reichs-Anzeiger" vom 30. Juli 1875 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die „Kölnische Zeitung" vom 24. Oktober 1889 Nr. 295 veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von

a) 325 Kalkdeckelwagen von 15 000 kg Ladegewicht,
b) 355 zweiachsigen Plattformwagen von 15 000 kg Ladegewicht,
c) 1 430 Rädersätzen für Wagen,
d) 3 400 Flussstahl-Spiralfedern und 2 720 Flussstahl-Tragefedern mit Bunden für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen etc. können zu je 2 ℳ von unserem maschinentechnischen Büreau, Domhof 48 hierselbst, bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Wagen" versehen, portofrei zu dem auf den 23. März d. J., Vormittags 10 Uhr, anberaumten Verdingungstermine an das genannte Büreau einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 3. März 1891. (474)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

[V]erding von Feuerungsmaterialien. Die für die Zeit vom 1. Juli 1891 bis dahin 1[8]92 erforderlichen 900 00[0] kg Presskohlen zur Heizung der Personenwagen und 80 000 [kg] kieferne Holzkohlen sollen in öffen[t]licher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen nebst dem zum Angebot zu benutzenden F[o]rmular liegen im diesseitigen Materialie[n]büreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse N[r]. 1 zur Einsicht aus und können auch vo[n] demselben gegen porto- bezw. beste[ll]geldfreie Einsendung von 30 ₰ bezoge[n] werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 21. März 1891. Vormittags 11 Uhr statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 11. April 1891.

Magdeburg, den 5. März 1891. (475)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Werkmeister gesucht für kleinere Eisenbahn-Reparaturwerkstätte. Anfangsgehalt 1600 ℳ, jährliche Zulage 50 ℳ, Maximalgehalt vorläufig 2000 ℳ. Freie Dienstwohnung. Dienstantritt 1. April d. J. Bewerber, welche Lokomotivführerprüfung bestanden haben, wollen sich mit Zeugnissen oder Zeugnissabschriften über bisherige Beschäftigung und selbstgeschriebenen Lebenslauf wenden an die (476)

Betriebsdirektion
der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn
in Altona.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Tausch. Würde ein Betriebssekretär der Kgl. Eisenb.-Dir. Frankf. a/M. oder Cöln mit einem Beamten gleichen Ranges der Reichsbahn einen Tausch eingehen? Gefl. Off. unter: „Elsass" an d. Exp. d. Bl.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Rud. Hartmann in Leipzig, betr. Nietmann's Atlas der Eisenbahnen, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 22. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Postanstalten (innerhalb des Deutschen und Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW.) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 18. März 1891.

Inhalt:

Mangel an Güterwagen auf den Eisenbahnen.

In den Herbst- und Wintermonaten eines jeden Jahres wiederholen sich die Klagen, dass die Eisenbahnen zu wenig Güterwagen haben, nachdem um diese Zeit des stärksten Verkehrs die in den Stationen zugeführten Massengüter, insbesondere auf den Exportbahnen, tage- und auch wochenlang auf die zu ihrer Verladung nothwendigen Wagen warten müssen.

Nicht so sehr darum handelt es sich bei diesen Klagen, dass vereinzelte Transporte wegen Wagenmangel ganz unterbleiben müssen, sondern vorzugsweise nur um die Verzögerung in der Abtransportirung; was aufgegeben wird, kommt unbedingt zur Expedition, nur nicht prompt, sondern nach Maassgabe des Rücklangens leerer Wagen, in der Reihenfolge der Auflieferung.

Diese kritischen Perioden, in welchen die Zufuhren zu den Bahnhöfen intensiver nachfolgen, als die Beistellung leerer Wagen geschehen kann, fallen gewöhnlich in die 4 Monate Oktober bis Januar, in welcher Zeit der Betrieb auch noch durch die Ungunst der Jahreszeit erschwert und der Wagenlauf häufig durch Schneeverwehungen gestört wird. In den übrigen Monaten des Jahres ermöglichen die schwächeren Zufuhren eine prompte Expedition aller Sendungen, wobei in den 4 Monaten April bis Juli in der Regel sogar ein grosser Theil der Güterwagen als disponibel ganz ausser Betrieb gestellt werden muss.

Die Differenz der Frachtquantitäten des stärksten und des schwächsten Monates beträgt auf grossen Netzen 30 bis 50 %, auf einzelnen Linien und in Ansehung bestimmter Wagengattungen jedoch weitaus mehr, und es ist bekannt, dass diese bedeutenden Schwankungen des Verkehrs die vorzugsweise Ursache der schlechten Ausnutzung der Güterwagen sind.

In dem ganz normalen Jahre 1889 hat ein Güterwagen im Durchschnitt auf den Deutschen Vereinsbahnen 17 192 km und auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 19 037 km zurückgelegt und da ein im Rollen befindlicher Güterwagen ungefähr 10 km in der Stunde, mithin 240 km in einem Tage, zurücklegen kann, so rollte ein Güterwagen während des ganzen Jahres in Deutschland nur durch 17 192 : 240 = 72 Tage und in Oesterreich-Ungarn durch 19 037 : 240 = 79 Tage; die übrige Zeit des Jahres, also in Deutschland durch 293 Tage und in Oesterreich-Ungarn durch 286 Tage, standen die Wagen, so dass auf einen Tag des Laufes 4,1 bezw. 3,6 Stehtage entfallen, obgleich man allseits bemüht ist, die Stehzeit der Wagen zur Zeit des starken Verkehrs möglichst abzukürzen.

Die materielle Bedeutung dieser sehr ungenügenden Wagenleistung wird klar, wenn berücksichtigt wird, dass mit der schlechten Wagenausnutzung auch eine verhältnissmässig geringe Ausnutzung der Maschinen Hand in Hand geht und dass für die Deponirung der zur Zeit des schwachen Verkehrs disponibel werdenden Wagen und Maschinen ausreichende Aufstellungsplätze unterhalten werden müssen und wenn ferner gegenwärtig gehalten wird, welchen Werth die Wagen, Maschinen und zugehörigen Anlagen repräsentiren. Der Werth

der Güterwagen, Maschinen und der Aufstellungsplätze für dieselben betrug Ende 1889 beiläufig: rücksichtlich der Deutschen Eisenbahnen 1 200 Millionen Mark und rücksichtlich der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 550 Millionen Mark und diese sehr bedeutenden Werthe können schon dermalen während eines grossen Theiles des Jahres nicht entsprechend fruktifizirt werden.

Wollte nun dem Drängen der Geschäftswelt nachgegeben werden, so müsste — da die Zufuhr zu den Bahnhöfen periodisch ein Vielfaches jenes Quantums beträgt, für welches dermalen die Wagen prompt beigestellt werden können — die Anzahl der Wagen und Maschinen und die Zahl der zugehörigen Aufstellungsplätze wenigstens verdoppelt werden und zwar ohne Aussicht auf eine Mehrverfrachtung, lediglich zu dem Zwecke der rascheren Expedition während einiger Wochen im Jahre.

Solche bedeutende Opfer können aber die Eisenbahnen unmöglich bringen; es ist dies schon deshalb unmöglich, weil von derselben Seite, welche auf prompte Expedition der Sendungen dringt, auch fortwährende Tarifreduktionen verlangt werden. Angesichts dieser Umstände ist es vielmehr begreiflich, dass sich die Eisenbahnen darauf beschränken, ihren Fahrpark nur nach Maassgabe der Zunahme des Verkehrs und der Ausdehnung der Linien zu vergrössern.

Die Geschäftswelt beurtheilt jedoch diese Angelegenheit anders, indem sie von der Meinung befangen ist, die Ursache der zeitweisen Wagennoth liege lediglich in einem Mangel an Entgegenkommen der Bahnen. Man erhofft deshalb auch von Beschwerden und Klagen über enorme Verluste Abhilfe und unter diesem Irrthume leiden die Eisenbahnen nicht minder als die Geschäftswelt.

Eine sachliche Aufklärung der betreffenden Kreise wäre daher dringend nothwendig und zwar um so mehr, als vielleicht von der Mitwirkung der Geschäftswelt eine Besserung der jetzigen Zustände deshalb erwartet werden kann, weil es ausser Zweifel steht, dass zu den Zeiten des stärksten Verkehrs viele Transporte der Bahn übergeben werden, welche ganz gut einige Wochen früher oder später expedirt werden könnten, oder deren Expedition sogar statt im Herbste oder Winter im Sommer thunlich wäre.

Beispielsweise ist es eine häufig wahrzunehmende Thatsache, dass von grossen, an der Bahn liegenden Bretterlagern unmittelbar vor Beginn der Schifffahrt grosse Mengen derart forcirt nach den Schiffsplätzen aufgegeben werden, dass die Transporte nicht zu bewältigen sind; es wird zugegeben werden müssen, dass solche Transporte, welche ohnedies monate- und oft jahrelang lagern, ohne Anstand dann succesive zur Abbeförderung gebracht werden könnten, wenn seitens der Versender für die Etablirung geeigneter Lager an den Schiffsplätzen vorgesorgt werden würde, was in vielen Fällen anstandslos möglich sein dürfte. — Ferner können im Winter wiederholte Transporte von Steinen und anderen Materialien beobachtet werden, welche erst im Sommer ihrer Verwendung zugeführt werden können. Ebenso ist seitens der Industrieetablissements rücksichtlich ihrer Bezüge von Brennmaterial und zu verarbeitenden Rohstoffen nur selten eine Rücksichtnahme auf die Schwierigkeiten, mit welcher der Eisenbahnverkehr zeitweise zu kämpfen hat, zu beobachten; man vermeidet grössere Vorräthe und bestürmt dagegen die Eisenbahnen, dass diese nach Maassgabe des Verbrauches Nachschub zuführen.

Man verlangt von den Eisenbahnen Unmögliches und scheut selbst jedes Opfer!

Damit dieses anders werden könne, müssen zunächst die Kaufleute und Industriellen die Unbilligkeit ihres Standpunktes einsehen; sie müssen sich bei grossen Transporten zu einem einvernehmlich mit der Bahn festzustellenden planmässigen Vorgehen entschliessen, wenn sich der Verkehr zu ihrer Zufriedenheit abwickeln soll, wobei eventuell die Gewährung tarifarischer Begünstigungen für solche spezielle Fälle nicht ganz auszuschliessen wäre, in welchen dem Versender oder Empfänger durch das Anpassen der Transporte an die Verhältnisse des Eisenbahnverkehrs besondere Opfer erwachsen.

In letzterer Beziehung muss hier eines interessanten Versuches gedacht werden, welchen die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen im Jahre 1890 zu dem Zwecke unternommen hat, um dem Wagenmangel theilweise abzuhelfen, welcher sich im Duxer und Pilsener Kohlenreviere alljährlich im Herbst und Winter, anlässlich des zu dieser Zeit ausserordentlich starken Kohlenversandes, einstellt. Es wurden nämlich jenen industriellen Etablissements, welche ihre Kohlen aus dem Duxer und Pilsener Becken beziehen, für Bezüge während der verkehrsschwachen Monate Juni, Juli und August ein mässiger Tarifnachlass gewährt; diese Maassnahme hatte zur Folge, dass in den betreffenden 3 Monaten um 3000 Wagen Kohlen mehr zur Aufgabe gelangt sind, als in den gleichen Monaten des Jahres 1889 und es ist konstatirt, dass diese Mehrverfrachtung — dem beabsichtigten Zwecke entsprechend — zur Bildung eines Vorrathes für die späteren verkehrsstarken Monate erfolgt ist.

Durch die Erfolge dieses Versuches ist die Möglichkeit einer Verschiebung von Transporten aus der stärksten in die schwächere Verkehrszeit praktisch erwiesen und es können nun weitere Bestrebungen nach einer, für die Wagenwirthschaft so ausserordentlich wichtigen, gleichförmigeren Gestaltung des Verkehrs nicht mehr als aussichtslos hingestellt werden.

Wenn die Eisenbahnen ihren Standpunkt energisch vertreten, so dürfte das anzustrebende Ziel erreicht werden können, ohne in vielen Fällen mit Tarifbegünstigungen vorgehen zu müssen, da der Nachweis nicht schwer fallen kann, dass die Opfer, welche den Parteien durch die Haltung von Lagerplätzen, oder durch die mit der Verschiebung der Transporte verbundene Verschiebung der Zahlung usw. erwachsen, in sehr vielen Fällen weitaus geringer sein werden, als die Verluste es sind, welche dermalen die — man möchte fast sagen ungeregelte und planlose — Versendung grosser Transporte häufig im Gefolge hat.

Sind den Kaufleuten und den Industriellen einmal diese Verhältnisse klargelegt und sind ihnen die Wege gezeigt, auf welchen die periodisch wiederkehrenden Transportskalamitäten allein beseitigt werden können, dann werden die Eisenbahnen einen grossen Theil einer Verantwortung von sich abgewälzt haben, welche man ihnen heute in ganz unberechtigter Weise allein aufbürdet.

Unter allen Umständen jedoch wird es eine der wichtigsten Aufgaben der Eisenbahnen bleiben, der Wagennoth zur Zeit des starken Verkehrs durch die möglichste Beschleunigung der Cirkulation der Wagen thunlichst abzuhelfen. Eine Mahnung in dieser Richtung dürfte gestattet sein, nachdem die Behauptung, dass die Wagencirkulation dermalen noch sehr viel zu wünschen übrig lässt, kaum einem Widerspruch begegnen wird. Selbst bei der grössten Wagennoth stehen die Wagen in den Grenz- und Uebergangsstationen stunden- und auch tagelang, weder die Sonn- und Feiertage noch die Nachtzeit werden zu den Ver- und Entladungen entsprechend ausgenützt, die Fahrdauer transitirender Züge ist in den meisten Fällen unnütz lange bemessen, die Einleitung nur schwer belasteter Züge wird zu sehr kultivirt usw.

Wenn es gelingen würde, im Einvernehmen mit der Geschäftswelt eine etwas grössere Gleichförmigkeit in den Güterverkehr zu bringen und wenn gleichzeitig auch weitere Erfolge in Bezug auf die rasche Wagencirkulation erzielt werden könnten, so wäre es sehr wahrscheinlich, dass ein Güterwagen während 5 Tagen nicht wie jetzt nur 1 Tag, sondern $1^1/_2$ oder 2 Tage läuft und dann bestünde nicht nur keine Wagennoth, sondern Wagenüberfluss, bezw. es könnte mit dem jetzigen Fahrparke um 50—100 % mehr geleistet werden als gegenwärtig.

. . . . . r.

Wien, im März 1891.

Nr. 21. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 14. März 1891.

Inhalt:

Das internationale Eisenbahn-Uebereinkommen im Reichstag.

Unterm 13. Februar d. J. hat der Reichskanzler im Namen Sr. Majestät des Kaisers dem Reichstag das Berner Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 nebst der dazu gehörigen Liste, dem Reglement, betreffend die Errichtung eines Centralamts und dem (Schluss-) Protokoll im Deutschen und im Französischen Urtexte zur verfassungsmässigen Beschlussnahme, ferner die Ausführungsbestimmungen nebst Anlagen zur Kenntnissnahme vorgelegt, nachdem der Bundesrath diesen Abmachungen zugestimmt hatte.

Die dieser Vorlage — nebst einer vom Schweizerischen Bundesrath zusammengestellten Eisenbahnkarte über das Geltungsgebiet des Uebereinkommens — beigefügte erläuternde Denkschrift enthält im Eingange die nachstehenden Bemerkungen:

„Auf Einladung des Schweizerischen Bundesraths traten zuerst im Jahre 1878 Delegirte Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, Italiens, Frankreichs und Russlands, ferner der Niederlande, Luxemburgs, Belgiens und der Schweiz in Bern zusammen, um die Herstellung eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr zu berathen. Den Verhandlungen wurde ein von der Schweiz ausgearbeiteter vorläufiger Entwurf einer Vereinbarung und gleichzeitig ein von Deutschen Kommissaren verfasster Vertragsentwurf zum Grunde gelegt. — Beide Entwürfe beruhten auf der Voraussetzung, dass durch das Uebereinkommen nur das internationale Recht geregelt, das innere Recht der vertragschliessenden Staaten aber unberührt bleiben solle, ein Grundsatz, welcher allseitig angenommen und im Laufe der Verhandlungen ausnahmslos festgehalten worden ist. Der Deutsche Entwurf, welcher sich im allgemeinen dem Schweizerischen anschloss, suchte in noch weiterem Umfange als der letztere gemeinsame Bestimmungen für den internationalen Verkehr zu schaffen und dabei die Grundsätze des Deutschen Rechts innerhalb gewisser durch die Verhältnisse gezogener Schranken möglichst zur Geltung zu bringen. Bei den von vornherein in Aussicht genommenen Zugeständnissen an die fremden Rechte wurde zugleich auf die Wünsche des Deutschen Handelsstandes soweit möglich Rücksicht genommen, wie dies namentlich in dem Vorschlage des Aufgebens der in Deutschland bisher geltenden Maximal-Entschädigungssätze hervorgetreten ist. Hierdurch war zugleich für eine demnächst im Einklange mit dem internationalen Rechte anzustrebende Reform des inneren Rechts die Grundlage gewonnen. Von den gleichen Gesichtspunkten ist auch das über den Schweizerischen Entwurf eingeholte Gutachten des damaligen Reichs - Oberhandelsgerichts ausgegangen. — Der aus den Verhandlungen der I. Konferenz hervorgegangene Vertragsentwurf schliesst sich den Deutschen Vorschlägen in den meisten Fragen an, obschon die Verhandlungen auch zu verschiedenen nicht unwesentlichen Aenderungen dieser Anträge geführt haben. Ein so umfassendes und in die Verkehrsbeziehungen der betheiligten Länder tief einschneidendes Werk konnte indess, obschon es sich im ganzen allgemeiner Zustimmung namentlich auch seitens des Deutschen Handelsstandes erfreute, nicht darauf rechnen, ohne weiteres Annahme zu finden. Aenderungsanträge der einzelnen betheiligten Staaten, hervorgegangen aus gründlicher Prüfung der Entwürfe, führten zu weiteren, durch sachverständige Delegirte beschickten Konferenzen, welche in den Jahren 1881 und 1886 stattfanden. Endlich hat eine am 13./14. Oktober 1890 zusammengetretene Konferenz von diplomatischen Bevollmächtigten der vertragschliessenden Staaten den Entwurf der III. Konferenz vom Jahre 1886 ohne jede Aenderung des Inhalts in einen Staatsvertrag umgewandelt, dessen Ratifikation in üblicher Weise vorbehalten ist."

Nach kurzen erläuternden Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln des Uebereinkommens, in welchen namentlich auf die entsprechenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und des Betriebsreglements hingewiesen ist, werden zum Schlusse die nachstehenden allgemeinen Erörterungen beigefügt:

„Durch den Abschluss des Uebereinkommens ist für den internationalen Eisenbahn - Güterverkehr eines grossen Theils von Europa ein fester Rechtszustand geschaffen. Hierdurch

wird einem mit der fortschreitenden Entwickelung des Eisenbahnwesens immer stärker hervortretenden Bedürfnisse des Verkehrs entsprochen. Wenn die aus dem Uebereinkommen zu erhoffenden Vortheile dem Deutschen Reich vermöge seiner centralen Lage in erster Linie zu gute kommen werden, so liegt andererseits in dem Umstande, dass das Uebereinkommen ebenmässig den Interessen der übrigen betheiligten Staaten dient und ihren berechtigten Wünschen Rechnung trägt, ein nicht zu unterschätzender Vorzug. — Die bisherige, im allgemeinen den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechende Gestaltung und die schon jetzt bestehende Verbreitung des Deutschen Rechts über einen grossen Theil Mittel-Europas hat ermöglicht, dessen Grundsätze im internationalen Recht in weitem Umfange zur Geltung zu bringen. Die den fremden Rechten gemachten Zugeständnisse enthalten, den im Eingange erwähnten Anträgen Deutschlands entsprechend, der Hauptsache nach zugleich Zugeständnisse an die Wünsche des Handelsstandes. Das neue internationale Recht erscheint hiernach auch geeignet, einer Durchsicht der für den inneren Deutschen Verkehr geltenden Vorschriften, welche sich schon im Interesse der Herstellung möglichster Uebereinstimmung empfiehlt, als Grundlage zu dienen."

Diese Vorlage gelangte am 9. d. Mts. zur ersten Berathung im Plenum des Reichstages. Am Bundesrathstische befanden sich: als Bevollmächtigter zum Bundesrath der Präsident des Reichs-Eisenbahnamts Dr. Schulz, ferner als Kommissare die vortragenden Räthe Geh. Ober-Regierungsrath Dr. Gerstner vom Reichs-Eisenbahnamt, Geh. Ober-Regierungsrath Gutbrod vom Reichs-Justizamt und Wirklicher Legationsrath von Aichberger vom Auswärtigen Amt. Präsident Dr. Schulz eröffnete die Berathung mit folgender Rede:

„M. H., auf dem Gebiete des Verkehrswesens bestehen bereits seit einer Reihe von Jahren zwei internationale Abmachungen, der Weltpostvertrag und der internationale Telegraphenvertrag; für den internationalen Eisenbahnverkehr fehlte es bisher an einheitlichen, von Staatswegen festgestellten Normen. Was in dieser Beziehung bisher bestand, beruhte auf den Vereinbarungen der Eisenbahnverwaltungen, die dabei an die verschiedenen Landesgesetzgebungen gebunden waren. Der Mangel an Uebereinstimmung musste aber Nachtheile für den Verkehr mit sich bringen.

Der Zweck des dem hohen Hause zur verfassungsmässigen Genehmigung vorliegenden Uebereinkommens ist, dem internationalen Eisenbahn-Güterverkehre für den grössten Theil des Europäischen Kontinents eine einheitliche Rechtsgrundlage zu geben. Es ist dies der erste Versuch, internationales Recht auf einem umfassenderen Gebiete zu kodifiziren, und darin unterscheidet sich der vorliegende Staatsvertrag besonders von dem Weltpostvertrage und dem internationalen Telegraphenvertrage. Während diese vorwiegend gemeinsame Verwaltungseinrichtungen und einheitliche Tarife zum Gegenstande haben, handelt es sich hier hauptsächlich um die Schaffung eines einheitlichen Rechtes.

Dieses Ziel, m. H., konnte nur durch langwierige Verhandlungen und nur durch ein weitgehendes allseitiges Entgegenkommen erreicht werden. Man musste den verschiedenen Einzelrechten diejenigen Bestimmungen entnehmen, welche für den internationalen Verkehr am besten geeignet erschienen; zum Theil musste man auch neue Normen schaffen. Dabei war nur Deutschland in der glücklichen Lage, in den Bestimmungen seines Handelsgesetzbuchs und seines Betriebsreglements bereits ein Eisenbahn-Frachtrecht zu besitzen, das auf weit verbreiteten Handelsgewohnheiten beruht, das ferner mit dem Rechte Oesterreich-Ungarns im wesentlichen übereinstimmt, und das mit Hilfe des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auch für den Verkehr mit anderen Nachbarländern weitere Verbreitung gefunden hatte; es lag nahe, dass dieses Recht bei den Verhandlungen über das internationale Uebereinkommen vielfach zu Grunde gelegt wurde. Andererseits waren den abweichenden Rechtsanschauungen dritter Staaten Zugeständnisse zu machen; aber es ist als erfreulich zu bezeichnen, dass diese Zugeständnisse gerade in wichtigen Punkten sich mit den Wünschen des Deutschen Handelsstandes deckten. Namentlich darf ich hierbei die neuen weitergehenden Bestimmungen über den von der Eisenbahn zu leistenden Schadenersatz hervorheben, welche sich den Anschauungen des Französischen Rechts nähern. — Etwas vollkommenes bietet das vorliegende Uebereinkommen naturgemäss nicht, und nicht alle Wünsche können durch ein Recht befriedigt werden, das auf dem Wege der Kompromisse und vielfach durch Mehrheitsbeschlüsse zustande gekommen ist. Aber im grossen und ganzen glaube ich, dass die Verkehrstreibenden in Deutschland mit dem erreichten Ergebniss sehr zufrieden sein können. — M. H., gestatten Sie mir noch darauf hinzuweisen, dass die Ausführungsbestimmungen zu dem Uebereinkommen, welche dem Reichstage zur Kenntnissnahme mit vorgelegt wurden, Gegenstände der Gesetzgebung nicht berühren; auch beziehen sie sich auf solche Gegenstände, bei denen das Verkehrsbedürfniss häufigere Aenderungen in den Vorschriften erfordert, und die schon deshalb der Regelung durch den Bundesrath vorbehalten bleiben müssen.

Auf den Güterverkehr innerhalb Deutschlands erstreckt sich das vorliegende Uebereinkommen bekanntlich nicht; aber es entspricht dem Verkehrsinteresse, dass die Bestimmungen für den inneren Verkehr möglichst mit denen für den internationalen Verkehr in Uebereinstimmung gebracht werden. Namentlich ist es wünschenswerth, dass diejenigen Bestimmungen des neuen internationalen Rechts, welche für das Publikum günstiger sind als die bisherigen, wenn möglich gleichzeitig auch für den inneren Verkehr zur Einführung gelangen. Zu diesem Zwecke ist das Reichs-Eisenbahnamt gegenwärtig mit einer Umarbeitung unseres Betriebsreglements beschäftigt, und ich kann hinzufügen, dass die Hoffnung besteht, bei dieser Umarbeitung mit Oesterreich-Ungarn Hand in Hand gehen zu können. Ich darf die Vorlage der Genehmigung des Hohen Hauses empfehlen."

Der folgende Redner Abg. von Bar, der bekannte Lehrer des internationalen Rechts, machte folgende Gesichtspunkte geltend:

„Es handelt sich um ein grosses internationales Uebereinkommen, welches dem Handelsstand ermöglicht, in dem grössten Theil von Europa die Rechtsverhältnisse der versandten und empfangenen Güter von vornherein mit Bestimmtheit zu übersehen. Der Handelsstand wird fortan nicht mehr nöthig haben, sich nach fremdem Recht zu erkundigen. Das neue Recht ist zugleich in mancher Beziehung ein Fortschritt gegenüber dem bestehenden Recht. Das Uebereinkommen mag ja Manchem verbesserungsbedürftig scheinen. Aber wir müssen dieses grosse internationale Werk so nehmen, wie es ist. Die zu wählende Kommission wird deshalb weniger die Aufgabe haben, Verbesserungen zu beantragen, als vielmehr das Haus zu informiren über den Inhalt dieses Uebereinkommens, welches, indem es den Handelsverkehr sichert, zugleich im eminentesten Sinne der Erhaltung des Europäischen Friedens dient. Ich kann die Vorlage nur als eine dankenswerthe That der verbündeten Regierungen zur Annahme empfehlen. Es wird indess zweckmässig sein, sie zunächst einer Kommission zu überweisen."

Auf Antrag des Abg. Dr. Hammacher wurde das Gesetz derselben Kommission von 21 Mitgliedern überwiesen, an welche das unmittelbar vorher zur Verhandlung gelangte Telegraphengesetz gegangen ist. Die Berathungen werden schon in den nächsten Tagen stattfinden.

Wir werden nicht ermangeln, über den weiteren Verlauf dieser hochwichtigen Angelegenheit, welcher allem Anscheine nach ein durchaus günstiger zu werden verspricht, seiner Zeit zu berichten.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 851 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 860 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn. Begleitschreiben zum Protokoll über die Verhandlungen des engeren Ausschusses für die Neubearbeitung der „Ausführungsvorschriften usw." — Nürnberg, den 4./5. Februar d. J. (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 874 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Umbenennung der Station Reichenhall in Bad Reichenhall (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus Württemberg.

Eisenbahngesetz.

Das Königliche Staatsministerium hat dem ständischen Ausschuss den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau, sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung in der Finanzperiode 1891/93 zur weiteren Behandlung übergeben.

Aus dem Entwurf ist folgendes anzuführen:

1. Eisenbahnen sollen hergestellt werden: von Lauffen a Neckar nach Güglingen. Hierzu kommen in Verwendung 636 100 ℳ. Mit der Ausführung ist vorzugehen, wenn von den Betheiligten die Erstattung der auf 156 900 ℳ veranschlagten Grunderwerbungskosten übernommen ist, ferner von Marbach über Beilstein nach Heilbronn. Von dieser Bahn ist zunächst die Strecke von Marbach nach Beilstein herzustellen und es werden hierfür 812 000 ℳ bestimmt. Mit der Ausführung ist vorzugehen, wenn von den Betheiligten die Erstattung der auf 117 000 ℳ veranschlagten Grunderwerbungskosten

übernommen ist. Die Bestimmung des Zeitpunktes der Inangriffnahme der Strecke von Beilstein bis Heilbronn, sowie des von den Betheiligten zu leistenden Beitrags zu dem Bauaufwand bleibt späterer Verabschiedung vorbehalten.

2. Für Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betrieb befindlichen Bahnen werden 6 066 800 *M.* bestimmt und zwar für die Herstellung eines zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Bietigheim-Jagstfeld mit Erweiterung der Zwischenstationen dieser Strecke und mit gleichzeitiger Ausführung eines Rangirbahnhofs bei Heilbronn, als zweite Rate 1 500 000 *M.*, für die Einrichtung elektrischer Beleuchtung auf dem Bahnhof Mühlacker, erste Rate 60 000 *M.*, für die Erweiterung und den Umbau des Bahnhofs Cannstatt, Mehrbedarf 75 000 *M.*, für den Umbau des Bahnhofs Ulm und Neubauten auf demselben, Mehrbedarf 380 000 *M.*, für die Erbauung von Lokomotivremisen in Stuttgart, weiterer Bedarf 343 000 *M.*, für Entwässerung und Pflasterung des Wagenladungsgüterbahnhofs Stuttgart, zweite Rate 50 000 *M.*, für Erweiterung der Geleiseanlagen auf dem Bahnhof Horb, Mehrbedarf 19 200 *M.*, für Vergrösserung der Centralwagenwerkstätte Cannstatt, zweite Rate 350 000 *M.*, für Verlängerung der Kreuzungsgeleise und für sonstige Verbesserungen auf den Stationen der Bahnlinie Ulm-Friedrichshafen 629 000 *M.*, für Verlängerung und Neuherstellung von Kreuzungsgeleisen auf der Bahnstrecke Plochingen-Horb 235 000 *M.*, für Erweiterung und Verbesserung der Anlagen des Bahnhofs Metzingen 118 000 *M.*, für Erweiterung und Umbau des Bahnhofs Reutlingen 475 000 *M.*, für Herstellung weiterer Ausweichgeleise auf der Bahnstrecke Waiblingen-Hessenthal 83 600 *M.*, für Erweiterung und Verbesserung der Station Maulbronn 78 000 *M.*, für Erweiterung der Station Rothenbach an der Enzbahn 72 000 *M.*, für Erweiterung des Bahnhofs Göppingen 160 000 *M.*, für Erweiterung und Verbesserung der Geleiseanlagen auf dem Bahnhof Rottweil und die Erbauung eines Lokomotivschuppens daselbst 150 000 *M.*, für Erweiterung und Verbesserung der Lokomotivwerkstätte Aalen 71 000 *M.*, für Erbauung eines weiteren Dienstwohngebäudes in Ulm 80 000 *M.*, für den Bau von 2 weiteren Dienstwohngebäuden in Mühlacker 70 000 *M.*, für Erbauung von weiteren Bahnwärterhäusern auf der Strecke Mühlacker-Ulm 108 000 *M.*, für Einrichtung centraler Weichen- und Signalstellung auf grösseren Bahnhöfen, weiterer Bedarf 830 000 *M.*, desgleichen auf kleineren Stationen weiterer Bedarf 130 000 *M.*

3. Zur Erwerbung von Bauplätzen und zur Projektbearbeitung für die Herstellung von Familienwohnungen für Unterbedienstete der Verkehrsanstalten in Stuttgart werden 800 000 *M.* bestimmt.

4. Es werden bestimmt für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials 6 380 000 *M.* und für die Verbesserung desselben, nämlich für die Ausstattung weiterer Personenzüge mit der Westinghousebremse, für die Fortsetzung der Einrichtung der Gasbeleuchtung in den Personenwagen, für die Fortsetzung der Einrichtung der Dampfheizung in den Personenwagen zusammen 760 000 *M.*, ferner für die Anschaffung neuer Werkzeugmaschinen für die Werkstätten 60 000 *M.*

Aus der Begründung des Gesetzentwurfs möge vorläufig angeführt werden, dass für die beiden Lokalbahnen Lauffen a/N.-Güglingen und Marbach-Beilstein die Anwendung einer Spurweite von 0,75 m in Aussicht genommen ist. Von der zur Vermehrung der Betriebsmittel geforderten Summe sollen 30 Lokomotiven und ebenso viele Tender, 200 Personenwagen, 40 Gepäckwagen, 400 Güterwagen und 5 Bahnpostwagen angeschafft werden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Regulirung der Wasserwege.

Die verheerenden Wirkungen, welche die Hochwasser und Ueberschwemmungen in letzterer Zeit angerichtet haben, veranlassten die Wiener Handelskammer zur Erneuerung ihrer schon vor Jahren an die Regierung gerichteten Bitte um eine radikale Abhilfe, welcher sich auch die Bahnverwaltungen anschliessen sollen. Wir entnehmen der Bittschrift folgende beachtenswerthe Stelle: Die bisher jährlich bewilligten Dotationen von 1 bis 2 Millionen Gulden, die seit dem Jahre 1861 bis 1889 sich auf beiläufig 62 Millionen Gulden beziffern, wurden nutzlos ausgegeben, weil durch die Zersplitterung der an und für sich unzureichenden Mittel in so viele Theile auf die einzelnen Bauwerke verhältnissmässig nur ganz geringfügige Beträge entfallen; dadurch kommen die Herstellungen nicht nur theurer zu stehen, sondern werden geradezu gefährdet. Die Unterlassung der Instandhaltung und die grossen Pausen, welche wegen geringer Mittel in der Fortsetzung der begonnenen Werke entstehen, haben bei den Wasserbauten nicht nur den gänzlichen Verlust der früheren Investitionen, sondern eine Verschlimmerung des Zustandes zur Folge, und führen häufig Schäden herbei, deren Behebung selbst viel grössere Mittel beansprucht, wie der projektirte Aufwand. (Es folgen dann Klagen über die Unzweckmässigkeit der bisherigen Wasserbauten.) Die Bittschrift bespricht den von Naturforschern behaupteten Zusammenhang der Sonnenflecken-Maxima mit besonders grossen Ueberschwemmungen. Nachdem wir nun aller Wahrscheinlichkeit nach gegen Ende unseres Jahrhunderts einem solchen Sonnenflecken-Maximum uns nähern, so stünden uns entweder gegen Ende des ablaufenden oder mit Beginn des kommenden Jahrhunderts event. ausserordentlich grosse Hochfluthen in Aussicht. Alle diese Erwägungen drängen dazu, nicht länger zu säumen und anstatt weiter Jahr um Jahr Millionen mit fast sicherer Aussicht auf ihre vergebliche Aufwendung in der bisherigen Weise auszugeben und inzwischen immer wieder Millionen von Schäden durch Verheerungen entstehen zu lassen, alle Kräfte zusammenzufassen und eine entschiedene Aktion einzuleiten, welche mit grossen Mitteln auf einmal eingreift, die Regulirung der Ströme, Flüsse, Bäche bis zu ihren Quellgebieten in ein geordnetes System bringt und durch ein planmässiges, möglichst einheitliches Vorgehen bei jedem einzelnen Theile den durch das Ganze zu erreichenden Zweck unverrückbar festhält. Der bisherige durchschnittliche jährliche Aufwand des Staates, der Länder, der Bezirke, Gemeinden und Interessenten, um verhältnissmässig weniges vermehrt, stellt eine Verzinsungs- und Amortisationsquote dar, die schon allein, ohne die durch Regulirungen, Urbarmachungen und Meliorationen neugewonnenen Werthe, vollkommen ausreichen würde zur Verzinsung und Tilgung eines mehrere hundert Millionen Gulden betragenden Kapitals, das für die angedeutete grosse, einheitliche und rationelle Aktion erforderlich wäre.

Die Verkehrsaussichten der Stadt Wien.

Bei den gegenwärtigen Wahlen für den Reichsrath versprach ein Abgeordneter dieser Stadt, auch im Namen seiner grossen Partei, sich für folgendes Programm kräftigst einzusetzen: Es ist zu fordern, dass Wien eine Donaustadt werde — Schiffbarmachung des Donaukanals, Hafen und Umschlagsplätze an der Donau sind unabweislich. Wien muss durch die Tarifpolitik nach Baross'schem Muster zum Knotenpunkte des Eisenbahnverkehrs werden, Wien braucht einen Seehafen, es hätte ihn — Triest —, wenn es nicht von dort durch die Südbahn abgeschnitten wäre, es braucht aber auch einen Wasserweg nach Norden, den Donau-Oderkanal, — so muss man sich Wien der nächsten Zukunft vorstellen, zwischen der Nordsee und der Adria, zwischen Deutschland und dem Schwarzen Meere gelegen und nicht zu umgehen. Das alles kann eine Regierung, wenn sie will, mit unserer Hilfe herbeiführen. Wien muss wieder eine Handelsstadt von internationaler Bedeutung werden, die schönste Stadt der Welt kann es sein, um wie viel leichter eine reiche.

Handelsministerial-Erlass, bezüglich der Kreditirung von Frachtgebühren.

Seitens der meisten Eisenbahnverwaltungen werden grösseren Frachtgebern und Spediteuren die für bewirkte Transporte entfallenden Gebühren auf Grund spezieller Abmachungen bis zu einem gewissen Betrage kreditirt. Dieser Vorgang wurde amtlich schon früher nicht als unzulässig bezeichnet, nur müsse darauf Bedacht genommen werden, dass hieraus im Falle etwa eintretender Zahlungsunfähigkeit des Schuldners dem Bahnunternehmen kein Nachtheil oder Schade erwachse. Solche Kredite seien daher nur gegen Leistung einer volle Sicherheit gewährenden Kaution einzuräumen und bei vorkommender Kreditüberschreitung alle weiteren Kreditirungen sofort einzustellen. Die Frage der Gebührenkreditirung ist aber ausserdem noch von einem anderen Gesichtspunkte aus zu betrachten. Wie nämlich auch gelegentlich der Eisenbahn-Tarifenquete 1882/83 hervorgehoben wurde, erwachsen dem einzelnen Verfrachter durch die Begünstigung, Frachtsummen erst nach einigen Monaten, also nach wirklich erfolgter Abwickelung eines Geschäftes, bezahlen zu müssen, sehr bedeutende Vortheile, indem der diesen Kredit nicht besitzende Kaufmann zur Zahlung der Frachtgebühr bei Eingehung eines Geschäftes gezwungen ist, abgesehen von dem nicht unbedeutenden Zinsengewinne, der aus der erwähnten Begünstigung sich ergibt. Soll daher die Frachtgebühren-Kreditirung sich nicht zu einer persönlichen Bevorzugung einzelner grösserer Frachtgeber zum Nachtheile anderer gestalten, so erscheint es unbedingt geboten, dass in ähnlicher Weise, wie es z. B. bei den Königlich Preussischen Staatsbahnen geschieht und wie es auch mittelst der Normativbestimmungen für einmonatlichen Frachtgebühren-Kredit auf den Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen durchgeführt wurde, die Bedingungen für die Kreditirung seitens der einzelnen Bahnverwaltungen öffentlich kundgemacht werden. Da es jedoch auch wünschenswerth erscheint, dass sämmtliche Bahnverwaltungen rücksichtlich der in Rede stehenden Kreditirung nach gleichen Grundsätzen vorgehen bezw. dieselben Bedingungen hierfür auf-

stellen, so wird die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen eingeladen, den Gegenstand auf die Tagesordnung einer der nächsten Direktorenkonferenzen zu setzen und über das Ergebniss der Verhandlungen zu berichten.

Transportbegünstigungen für die diesjährige internationale Kunstausstellung in München.

Wegen Gewährung solcher Begünstigungen wurden zufolge Ersuchens der Bayerischen Gesandtschaft die Bahnverwaltungen vom K. K. Handelsministerium eingeladen, wie in früheren Jahren den dorthin gebrachten und nach Schluss der Ausstellung unverkauft an den Aufgabeort zurückgehenden Kunstgegenständen die gebührenfreie Rückbeförderung einzuräumen und die Bedingungen für diese Frachtbegünstigung mit den auf den Deutschen Eisenbahnen zur Anwendung kommenden Normen thunlichst in Uebereinstimmung zu bringen. Diese Bedingungen werden dann in dem betreffenden, in Nr. 28 des laufenden Jahrgangs des „Verordnungsblattes für Eisenb. und Schiff." veröffentlichten Erlasse mitgetheilt.

Lokalbahn Haraszti-Ráczkeve.

Die beiden Häuser des Ungarischen Reichstages haben den Handelsminister zur Ertheilung der Konzession für diese Bahn ermächtigt, welche von der gemeinsamen Station der Linie Budapest-Semlin der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der Lokalbahn Budapest-Haraszti-Soroksar abzweigend und mit Ueberbrückung des Soroksárer Donauarmes im Bereiche der Insel Csepel vorläufig bis Ráczkeve nach den Bestimmungen des Lokalbahngesetzes zu führen ist. Das Baukapital dieser Bahn soll 700 000 fl. betragen, wovon 126 000 fl. von den Interessenten durch Uebernahme von Stammaktien gesichert erscheinen, während das Aerar 100 000 fl. in Stammaktien übernimmt und überdies einen entsprechenden Beitrag für die Beförderung der Post leistet. Sollten die betheiligten Munizipien die zugesagten 20 000 fl. leisten, so wird das Aerar nur 80 000 fl. beizutragen haben.

Betriebseinnahmen im Monat Januar 1891.

Auf allen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen sind im Januar d. J. 5 806 556 Personen und 6 654 031 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 19 906 060 fl. erzielt worden, d. i. für das Kilometer 746 fl. — Im Januar 1890 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 4 877 921 Personen und 7 014 428 t Güter 21 961 384 fl. oder für das Kilometer 840 fl. Daher ergibt sich für den Monat Januar 1891 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 12,2 %. Darnach würde, auf das Jahr berechnet, das kilometrische Ergebniss sich für 1891 auf 8 952 fl., somit gegenüber dem für 1890 von 10 080 fl. um 1 128 fl. oder 11,2 % ungünstiger gestalten.

Vollzug einer Enteignung bei Aenderung des ursprünglichen Projektes (Rechtsfall).

Eine Bahnunternehmung hatte zu Erweiterungszwecken mehrere Grundstücke infolge eines rechtskräftigen Erkenntnisses enteignet, den gerichtlich bestimmten Entschädigungsbetrag hierfür erlegt und um die zwangsweise Besitzeinführung in diese Grundstücke angesucht. Der Enteignete beschwerte sich dagegen deshalb, weil die Bahn ein neues Projekt für die betreffenden Arbeiten eingebracht hatte, daher die Bahnunternehmung selbst von dem Zwecke, zu welchem die Enteignung ursprünglich erfolgt war, abgegangen, somit das geschöpfte Enteignungserkenntniss rechtsunwirksam geworden ist. Der Beschwerdeführer wurde jedoch vom K. K. V.-G.-H. mit dem Ausspruche abgewiesen: Der Vollzug eines rechtskräftigen Enteignungserkenntnisses kann dadurch nicht aufgehalten werden, dass eine Eisenbahnunternehmung bei Aufstellung eines neuen Projektes dem Gegenstande der Enteignung nach der Auffassung des Enteigneten eine andere Bestimmung gibt. In den Entscheidungsgründen wird u. a. auch auf die Bestimmung des Enteignungsgesetzes hingewiesen, wonach ein rechtskräftiges Expropriationserkenntniss nur in dem Falle aufgehoben werden kann, wenn die Enteignung noch nicht vollzogen und die Feststellung der Entschädigung durch Vergleich oder gerichtliche Entscheidung noch nicht erfolgt ist. (Verord.-Bl. Nr. 120 vom Jahre 1890.)

Die neuen Eisenbahntarife der Staatsbahnen.

Die Ueberprüfung der von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ausgearbeiteten Vorlage über die neuen Eisenbahntarife im Finanzministerium dürfte demnächst beendet sein. Nach Beendigung dieser Verhandlungen wird das Elaborat den Mitgliedern des Staatseisenbahn-Rathes zur Einsichtnahme übersendet und ist für den Monat April eine ausserordentliche Sitzung dieser Körperschaft zur Behandlung jener Angelegenheit in Aussicht genommen. Unter diesen Umständen hofft man mit Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Veröffentlichungsfrist die neuen Eisenbahntarife schon mit 1. Juni d. J. ins Leben treten lassen zu können. Was nun diese Tarife selbst anlangt, so ergibt sich, dass die Verbilligung derselben im Vergleiche zu den bis jetzt bestehenden Tarifen 4 Millionen Gulden für das Jahr ausmacht, ein Betrag, der noch mehr ins Gewicht fällt, wenn man erwägt, dass derselbe einer 9 prozentigen Verminderung desjenigen Betrages entspricht, welcher im Vorjahre die Gesammteinnahme aus dem Frachtenverkehr der Staatsbahnen ergibt. Von diesen 4 Millionen Gulden soll der vierte Theil allein auf die im Staatsbetrieb stehenden Böhmischen Bahnen (Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn) entfallen. Die neuen Eisenbahntarife sollen wie die Ungarischen nach einzelnen Staffeln abfallen und ist eine gleichzeitige bedeutende Herabminderung der Manipulationsgebühren in Aussicht genommen.

Frachtermässigung Wien-Triest und -Fiume.

Laut Zuschrift der Südbahn an die Wiener Handels- und Gewerbekammer werden für den Verkehr zwischen Wien einerseits und Triest und Fiume andererseits (in beiden Richtungen) nachfolgende Tarife im Rahmen des für diesen Verkehr bestehenden Ausnahmetarifes vom 1. November 1888, bezw. unter Anwendung der Bestimmungen dieses Ausnahmetarifes, zur Einführung gelangen. Für Eilgüter, gewöhnliche und ermässigte (mit Ausnahme jener, für welche derzeit schon billigere Frachtsätze bestehen) wie für Lebensmittel und leer zurückgehende Geschirre von 500 kr. für 100 kg, für sperrige Frachtgüter in Sendungen unter 5 000 kg 375 kr., für sonstige Frachtgüter in Sendungen unter 5 000 kg 250 kr., für Frachtgüter aller Art bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen 200 kr., für Frachtgüter aller Art bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen 171 kr. Oe. W. Noten für 100 kg einschl. Manipulations- bezw. allgemeiner Versicherungsgebühr. Der Frachtsatz von 375 kr. für sperrige Frachtgüter gelangt für jene Güter zur Berechnung, welche nach den Bestimmungen des sogenannten Reformtarifes, Theil I vom 1. September 1887, als sperrige Güter betrachtet werden. Von der Anwendung der vorstehenden Frachtsätze sind insbesondere ausgeschlossen: die explodirbaren Güter, dann Wagen und Fuhrwerke, überhaupt Fahrzeuge aller Art, lebende Thiere, Leichen, Pretiosen und Baarschaften, Kunstgegenstände, ferner Gegenstände von mehr als 6,3 m Länge, alle Gegenstände, deren Uebernahme zum Transporte nach bestehenden Vorschriften von besonderer Abrede abhängig ist, endlich Sendungen, welche mit Schnellzügen befördert werden sollen. Die genaue Feststellung der diesbezüglichen Bestimmungen wird vorbehalten. Dagegen finden die vorstehenden Wagenladungstarife für Frachtgüter aller Art bei Aufgabe von 5 000 oder 10 000 kg auch Anwendung auf Sammelladungen, selbstverständlich nur insoweit, als das Zusammenladen von Gütern im Sinne der betriebsreglementarischen Bestimmungen überhaupt zulässig ist. Die vorgedachte Tarifmaassnahme gelangt mittelst Nachtrages zu dem vorbezeichneten Ausnahmetarif vom 1. November 1888 zur Durchführung, und hat die Südbahn den bezüglichen Nachtrag den Aufsichtsbehörden bereits in Vorlage gebracht. Derselbe dürfte sonach im April laufenden Jahres zur Einführung gebracht werden können.

Eil- und Frachtgütertarif der beiden Duxer Eisenbahnen.

Das „Verordnungsblatt des Handelsministeriums" enthält folgende Verlautbarung: „Mit 15. März 1891 werden die Lokal-Gütertarife der K. K. priv. Dux-Bodenbacher und der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn vom 15. Mai 1882 resp. vom 1. Januar 1885, sowie die Nachträge zu denselben aufgehoben, und gelangt an Stelle der aufgehobenen Tarife der Nachtrag XXX zum Lokaltarife Theil II der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1883 zur Einführung. Hierdurch wird die im „Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" vom 22. Dezember 1885 Nr. 148 publizirte Tarifmaassnahme rücksichtlich obiger Bahnen aufgehoben."

Vollständige Verstaatlichung der Wiener Verbindungsbahn.

Nachdem alle Antheile der Privatbahngesellschaften an der Wiener Verbindungsbahn bis auf den der Südbahn vom Staate abgelöst wurden, so hat dieselbe wegen der Ablösung ihres Sechstelantheils ihre zustimmende Erklärung abgegeben und hierüber sind die Verhandlungen wieder aufgenommen worden. Da die Höhe der Ablösungsziffer ohnehin bereits durch ein Gesetz begrenzt ist, können füglich wesentliche Differenzen nicht mehr bestehen. Es handelt sich aber zumeist um die Regelung der den Betrieb betreffenden Fragen, hauptsächlich um die voraussichtlich auch weiterhin in Aussicht zu nehmende Betriebsführung auf der Strecke Meidling-Hauptzollamt. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn führt noch derzeit den Verkehr auf der Strecke Hauptzollamt-Nordbahn und es wird sich bei der Uebernahme durch den Staat unter anderem auch um die Schaffung eines eigenen Bahnhofsgebäudes handeln, da die Staatsverwaltung vorläufig keinen eigenen Bahnhof an der Verbindungsbahn besitzt.

Zugverspätungen im Januar 1891.

In jenem Monate kamen bei den Oesterreichischen Eisenbahnen bei den Zügen mit Personenbeförderung folgende Verspätungen in den Endstationen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 927, bei den Personenzügen über 20 Minuten 1 869, bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 467, im ganzen 3 263. Die Anzahl der Veranlassungen, durch welche die Verspätungen herbeigeführt wurden, betrug: durch Abwarten von Zügen 2 346, durch Post- und Polizei-Amtshandlungen 73, durch Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr 1 076, durch atmosphärische Einflüsse 1 358, durch Hindernisse auf der Bahn 2, durch mangelhaften Zustand der Bahn 87, durch Schadhaftwerden von Fahrzeugen 53, durch andere Gründe 11. Die grosse Zunahme der Zugverspätungen in diesem Monate gegenüber den anderen Monaten ist grösstentheils durch starke Schneefälle und durch Schneeverwehungen veranlasst worden.

General-Gütertarif der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Im Verlage der Hof- und Staatsdruckerei in Wien erscheint am 1. Juli 1891 ein periodisches Sammelwerk, welches alle auf den Oesterreichischen Staatsbahnen und auf den im Staatsbetriebe stehenden Privat- und Lokalbahnen für die Lokal-, direkten Inlands- und Auslandsverkehre gültigen Gütertarife enthalten soll. Angesichts der grossen Wichtigkeit für Handel und Industrie, Kenntniss aller auf dem Gebiete des Eisenbahn-Tarifwesens eintretenden Veränderungen zu behalten, sowie bei dem Umstande, dass bisher ein Tarif-Nachschlagebuch für Private nicht bestand, hat die Generaldirektion der Staatsbahnen dieses zunächst für die Dienststellen der Oesterreichischen Staatsbahnen bestimmte amtliche Tarifbuch auch an das die Eisenbahnen benutzende Publikum im Pränumerationswege abzugeben beschlossen. Der General-Gütertarif wird jährlich zweimal und zwar am 1. Januar und 1. Juli in voller Neuauflage unter Berücksichtigung aller inzwischen eingetretenen Aenderungen erscheinen und mit einem Inhaltsverzeichniss ausgestattet sein; welches die Auffindung des gesuchten Tarifsatzes erleichtern soll. Für die in der Zwischenzeit eintretenden Aenderungen werden praktisch eingerichtete Ergänzungsblätter, die zur Einfügung in den General-Gütertarif bestimmt sind, zur Ausgabe gelangen. Der General-Gütertarif wird zum jährlichen Pränumerationspreise von 24 fl. (42 *M.*) zu beziehen sein.

Generalversammlung der Ofener Bergbahn-Gesellschaft am 2. Januar d. J.

Dem verlesenen Direktionsbericht zufolge verbleibt aus dem Betriebsjahre 1890 ein Reingewinn von 10 676 fl. Hiervon werden nach Abzug der statutarischen Tantiemen 6 944 fl. zur Bezahlung einer Dividende von 8 fl. für die Aktie und 142 fl. für die im Umlauf befindlichen Genussscheine mit 2 fl. für das Stück verwendet und der Restbetrag von 794 fl. auf neue Rechnung geschrieben. Schliesslich gelangten 15 Stück Aktien der Gesellschaft zur Verloosung.

Verkehrserweiterung einer Flügelbahn und Namensänderung einer Station.

a) Am 14. Januar d. J. wurde die bisher nur für den Umschlagsdienst von Wagenladungsgütern verwendete 3,1 km lange Flügelbahn Rosovo-Vukovár der Königlich Ungarischen Staatsbahn Dalja-Brod für den Gesammtverkehr eröffnet.

b) Die Benennung der auf der Südbahnlinie Wiener-Neustadt-Gross-Kanizsa gelegenen Station Szt. Ivan-Zala-Egerszeg wurde auf „Zala-Szent-Iván“ abgeändert.

Die neuen Vorschriften, betreffend die Statistik des auswärtigen Handels.

Im Verlage von Alexander Dorn ist ein kleines, für den kaufmännischen Verkehr nützliches Handbuch erschienen. Dasselbe enthält die neuen Vorschriften, betreffend die Statistik des auswärtigen Handels, übersichtlich zusammengestellt, und daran schliesst sich ein statistisches Waarenverzeichniss in alphabetischer Anordnung. Die Veröffentlichung erscheint mit Zustimmung des Handelsministeriums.

Börsenbericht und Kursnotiz.

In der abgelaufenen Woche folgte die Börse mit fieberhafter Erregung dem Ergebnisse der Wahlen für den Reichsrath, weil es sich in diesem Kampfe um das Wohl der Stadt Wien handelt. Die Spekulation hofft, dass die Vorlage über den Bau der Wiener Stadtbahn sofort beim Zusammentritt des neuen Reichsrathes erfolgen wird; die Regierung hat übrigens in der letzten Session ihr Wort dafür verpfändet. Infolgedessen war eine günstige Meinung für Bahnaktien vorherrschend. So zeichnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn 2792, Galizische Carl Ludwigbahn 213,25, Staatsbahn 247, Südbahn 130,70, Elbethalbahn 224,75 und Nordwestbahn 216,50, letztere mit Rücksicht darauf, dass sie für 1890 die Staatsgarantie nicht in Anspruch nehmen dürfte. Die Aktien der Albrechtbahn gelangten auf 90 auf Grund der Mittheilungen seitens der Regierungsblätter, dass deren Verstaatlichung nunmehr nach durchgeführter Prioritätskonversion nicht, wie nach der vorjährigen Regierungsvorlage in Aussicht genommen war, sondern nach einer neuerlichen Vorlage endgültig erfolgen soll.

Aus der Schweiz.

Der Bund und die Schweizerischen Eisenbahngesellschaften.

Der Schweizerische Bundesrath hat die Vorsteher des Eisenbahn- und des Finanzdepartements beauftragt, behufs Ankauf von 40 000 Aktien der Schweizerischen Centralbahn mit einem Banksyndikat in Unterhandlungen zu treten. Man darf voraussetzen, dass das betreffende Banksyndikat im Besitze der 40 000 Aktien ist und dieselben dem Bundesrath zu einem bestimmten Preise angeboten hat und ebenso, dass schon formulirte Vorschläge für die Zahlungsbedingungen in Aussicht genommen sind, wie dies beim Ankauf der Jura-Simplonaktien der Fall war. Das Syndikat wird aus Deutschen und Schweizerischen Bankinstituten gebildet und werden die Deutsche Bank und die Internationale Bank in Berlin sowie der Züricher Bankverein genannt. Man hofft, dass die Schweizerischen Finanzinstitute sich rege betheiligen werden.

Die Schweizerische Centralbahngesellschaft hat 100 000 Stück Aktien ausgegeben; 40 000 Stück sichern also dem Bunde schon einen maassgebenden Einfluss auf die Bahn. Dass sich der Rückkauf auf diesem Wege immer mehr empfiehlt, beweist unter anderem das Urtheil des Bundesgerichtes in betreff der bekannten Angelegenheit der Nachtzüge, demzufolge die Haftpflicht des Bundes bejaht und derselbe verurtheilt wird, ein Drittel des Schadens, der aus den von ihm verlangten Nachtzügen der Central- und der Nordostbahn erwächst, gut zu machen, mit der weiteren Rechtsfolge, dass der Beklagte auch sämmtliche Kosten zu tragen habe. — Schon in Bilanzprozessen zwischen Bund und Bahngesellschaften hat das Bundesgericht gegen erstern entschieden und gegenwärtig schwebt eine Streitfrage wegen der Konzessionsgebühren, welche die Gotthardbahn in Lausanne anhängig gemacht hat. Bei solcher Praxis des Bundesgerichtes kommt die Eidgenossenschaft den Bahngesellschaften gegenüber in eine wenig beneidenswerthe Lage.

Vereinheitlichung des Schweizerischen Eisenbahnwesens.

Das Schweizerische Eisenbahndepartement hat an die Präsidialverwaltung des Schweizerischen Eisenbahnverbandes folgendes Schreiben gerichtet: „Das im Eisenbahnwesen mehr und mehr sich kundgebende Bestreben, im Interesse der Verkehrserleichterung und Betriebssicherheit in möglichst vielen Zweigen zu einheitlichen Normen zu gelangen, hat im internationalen wie im internen Verkehr schon zu nennenswerthen Resultaten geführt, wie die internationalen Vereinbarungen über technische Einheit, Zollverschluss der Güterwagen, Frachtverkehr, die Schweizer Normalien über Güterwagen, Kuppelungen und Zughaken, Wagenachsen, Radreifen, Buffer usw.

Dagegen zeigt sich im Oberbau der Schweizerischen Normalbahnen immer noch eine auffallende Verschiedenartigkeit in den zur Anwendung kommenden Typen und zwar nicht nur bei den älteren, successive verschwindenden Konstruktionen, sondern auch bei den in letzter Zeit auf mehreren Bahnen neu eingeführten Oberbaunormen, betreffend Schienen, Schwellen usw. Es ist dies ein mit vielen Inkonvenienzen und Nachtheilen verbundener Uebelstand, auf dessen Beseitigung ernstlich Bedacht genommen werden sollte. — So sehr wir im Hinblick auf die Einführung schwerer Lokomotiven und die Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten die Verwendung stärkerer Oberbaumaterialien begrüssen, müssen wir doch wünschen, dass die einzelnen Bahnverwaltungen hierbei nicht einseitig vorgehen möchten, sondern dass eine Verständigung sämmtlicher Verwaltungen über einheitliche Formen und Dimensionen stattfinde. Indem wir Ihnen obige Frage unterbreiten, laden wir Sie ein, dieselbe ihrem Verbande zur baldigen Behandlung vorzulegen und sehen Ihrer Mittheilung über das Resultat der daherigen Berathungen und die gefassten Beschlüsse entgegen.“

Ermässigung der Billettaxen.

Das Eisenbahndepartement empfiehlt den Eisenbahngesellschaften in der Schweiz, ihre Billettaxen in der Weise zu ermässigen, dass sie in I. Klasse $9^7/_8$ statt 10, in II. Klasse $5^5/_8$ statt $7^1/_2$ und in III. Klasse $3^3/_4$ statt 5 Cts. für 1 km verlangen sollen.

Gotthardbahn.

An Stelle des verstorbenen Präsidenten Zingg wurde zum Mitgliede der Direktion Herr Nationalrath Wüst in Luzern gewählt. Zum Präsidenten wurde ernannt Herr Vizepräsident Stoffel und an Stelle des letztern zum Vizepräsidenten Herr

Dietler. Herr Wüst wird diejenige Verwaltungsabtheilung übernehmen, zu welcher das Expropriationswesen gehört, Herr Präsident Stoffel übernimmt die Finanzen.

Jura-Simplonbahn.

Durch Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1889 hat sich der Bund das Recht vorbehalten, 4 Mitglieder des Verwaltungsrathes der Jura-Simplonbahngesellschaft zu ernennen. Um nun durch die Wahl der vom Bundesrathe zu wählenden Mitglieder vor allem den Eidgenössischen Charakter derselben zu betonen und zugleich auch die Interessen zu wahren, welche die Bundesversammlung veranlasst haben, sich bei dem Unternehmen zu betheiligen, wird bei der Wahl von den Territorialkantonen der Jura-Simplonbahn Umgang genommen und es werden demgemäss folgende Mitglieder mit Amtsdauer bis 1. März 1894 ernannt: 1. Herr Nationalrath Bezzola von Zernetz; 2. Herr Nationalrath Bürkli von Zürich; 3. Herr Nationalrath Keel von Rorschach; 4. Herr Nationalrath Künzli von Ryken.

Salvatorebahn.

Trotz des schlechten Wetters des letzten Jahres, der Revolution usw. haben doch 18000 Reisende die Bahn in den 8 Monaten ihres Bestehens befahren. Der Verwaltungsrath beschloss, den Aktionären eine Dividende von 4% zu verabreichen und 4500 Frcs. in den Reservefonds zu legen.

Geschäftsbericht der Vitznau-Rigibahn für das Jahr 1890.

Die Rigibahn hat im Jahre 1890 bergwärts 50491 (1889 50446) und thalwärts 50641 (51766) Personen befördert. Die Gesammteinnahmen betragen 462063,48 (463415,62) Frcs. Aus der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt sich nach Abzug der Konto-Korrentzinsen und Provisionen, der Verzinsung der Obligationenschuld, der Amortisation von 7 Obligationen nach Maassgabe des Anleihenplanes ein verfügbarer Reinertrag von 141426,78 Frcs. Hiervon werden auf neue Rechnung vorgetragen: Kosten einer Hydrantenanlage 17000 Frcs., Rechnungssaldo 3458,78 Frcs., zusammen 20458,78 Frcs., somit bleiben zu vertheilen 120968 Frcs. Davon entfallen nach den Statuten 93% als Dividende an die Aktionäre und 7% als Tantieme an den Verwaltungsrath. Von dem zur Vertheilung gelangenden Betrage von 120968 Frcs. erhalten somit die Aktionäre 93% oder 9% Dividende (112500 Frcs.), der Verwaltungsrath 7% (8468 Frcs.)

Aus Russland.

Saratow-Uralsk und die Rjäsan-Koslower Eisenbahngesellschaft.

In der neuesten Nummer (5) theilt das Journal, welches von der Kaiserlich Russischen technischen Gesellschaft in Petersburg herausgegeben wird, mit, dass die Rjäsan-Koslower Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau einer Bahn von Saratow nach Uralsk erhalten werde und dass als Folge hiervon derselben Bahn die soeben verstaatlichten Linien Koslow-Tambow-Saratow in Betrieb gegeben werden sollen. Diese Nachricht ist nach einer Richtung hin höchst erstaunlich, nämlich soweit dieselbe die Staatsbahnlinie Koslow-Saratow betrifft. Aus welchem Grunde sollte wohl die Staatsregierung, nachdem sie in offenkundiger Weise sich für das Prinzip der Staatsbahnen ausgesprochen hat, auch augenblicklich im Begriff steht zu den schon verstaatlichten Bahnen neue hinzuzufügen, die eben erst erworbene Koslow-Saratower Bahn wiederum einer Privatgesellschaft übergeben? Uns scheint die Nachricht daher mehr als unwahrscheinlich, soweit dabei die Staatsbahn in Frage kommt. Anders liegt die Sache allerdings, wenn man nur die Interessenfrage der Rjäsan-Koslower Bahn in den Kreis der Betrachtungen zieht. Diese Bahn hat allerdings das grösste Interesse daran, den Interessenkreis der Linie Koslow-Saratow mit dem ihrigen enger zu verbinden und damit den früher geübten Einfluss wieder zu gewinnen, der ihr gegenwärtig durch die Verstaatlichung der Ssysran-Wjäsmaer und Koslow-Saratower Bahnen bedenklich geschmälert worden ist. Die Rjäsan-Koslower Bahn ist nur 199 Werst lang und erhielt bisher den weitaus grössten Theil ihrer Transportmassen von der an ihrem südlichen Endpunkte sich anschliessenden Koslow-Tambower Bahn und sodann von der bei Rjäschsk auf ungefähr der Mitte der Bahn einmündenden, früher selbständigen Rjäschsk-Morschansker Bahn. Nachdem nun die Koslow-Tambower Bahn mit der Tambow-Saratower Bahn vereinigt und verstaatlicht worden ist, ferner die grosse Linie Ssysran-Morschansk-Rjäschsk-Tula-Wjäsma zu einer verstaatlichten Bahn vereinigt worden, ergibt es sich ganz von selbst, dass die von der Wolga von Ssysran und Saratow und von jenseit der Wolga über Ssysran aus Orenburg und Slatoust versandten Güter, welche nach Moskau und hinter Moskau bestimmt sind, von der Verwaltung der Ssysran-Wjäsmaer Bahn möglichst über ihre Strecken über Tula und Wjäsma nach Moskau, oder über Wjäsma-Rschew-Ostaschkowo nach Petersburg geleitet werden. In früheren Zeiten liessen sich derartige Konkurrenzen verhältnissmässig leicht durch Tarifmaassregeln beseitigen, nachdem jedoch das Finanzministerium die Regelung der Tariffrage in die Hand genommen hat, ist dieses Mittel den Bahnen aus der Hand gewunden worden, und um genügende Transportmassen zu erhalten, muss das Gebiet, aus dem die Produkte zum Transport zugeführt werden, durch andere Mittel erweitert werden, die in der Einflussspháre der betreffenden Bahn sich befinden. Die Rjäsan-Koslower Bahn hat zur Erreichung dieses Zweckes bereits zwei grössere Einfuhrbahnen (siehe Nr. 96 Jahrgang 1890 dieser Zeitung), ferner an 4 Stationen ihrer Bahn öffentliche Lagerhäuser für Getreide (Silospeicher) erbaut, kurz die Bahn ist möglichst bemüht gewesen, ihren Einfluss wiederum zu befestigen. Als weiteres Mittel soll dann hierzu dienen der Bau der Bahn nach Uralsk. Dieser Bahnbau macht eine Ueberbrückung der Wolga bei Saratow nothwendig und würde seinen Endpunkt haben am Uralfluss, der weite, fruchtbare Gebiete durchströmt und zum allergrössten Theile schiffbar ist, sodass der Zusammenfluss von Transportgütern hier recht bedeutend sein kann. Ob es der Bahn aber gelingen wird, dieses Projekt durchzuführen, ist eine andere Frage.

Rjäsan-Kasan und Moskau-Rjäsan.

Von dem gleichen Bestreben geleitet, hat die Moskau-Rjäsaner Bahn, also die Nachbarbahn der Rjäsan-Koslower Bahn, soweit bekannt, sich um die Konzession zum Bau einer Bahn von Rjäsan nach Kasan nicht nur beworben, sondern dieselbe auch bereits erhalten. Die Bahn wird 700 Werst lang sein und eine Frage zum Austrage bringen, über die thatsächlich endlos lange verhandelt worden ist, nämlich wie Kasan mit dem Eisenbahnnetze Russlands in Verbindung gesetzt werden soll. Es bestand ziemlich lange die Absicht, die Verbindung Kasans durch eine Linie von Murom herzustellen. Dieselbe ist jedoch aufgegeben und der gegenwärtig projektirten der Vorzug zugesprochen worden, weil dadurch dem grossen Gebiete, das durch die Bahnen Nischni-Nowgorod-Moskau-Rjäschsk-Ssamara und die Wolga eingeschlossen wird, in wirthschaftlicher Beziehung sehr viel mehr genutzt werden wird, da die Bahn Rjäsan-Kasan das vorbezeichnete Gebiet mitten durchzieht, während eine Bahn Murom-Kasan nur den nördlichsten Theil berührt und nahe der Wolga, dieser parallel laufen würde. Für Kasan wird die Bahn jedenfalls ein grosser Segen sein, denn diese etwa 95000 Einwohner zählende Universitätsstadt war bisher während der 6 Wintermonate vollständig von modernen Verkehrsanstalten entblösst und erst wenn die Wolga wiederum der Schifffahrt zugänglich wurde, konnte ein lebhafterer Verkehr mit Kasan stattfinden. Das soll nunmehr durch Erbauung der Bahn anders werden.

Samarkand-Taschkent.

Die Residenzblätter bringen die Nachricht, dass der Bau der Bahn von Samarkand nach Taschkent genehmigt sein soll. Offizielle Kundgebungen liegen hierüber jedoch noch nicht vor und bleibt daher die Bestätigung der Nachricht, die aber durchaus wahrscheinlich ist, da die Russische Staatsregierung die Asiatischen Besitzungen durch Anlage von Bahnen zu exploitiren beginnt, noch abzuwarten.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Enteignung. Werthermittelung des Grundstücks. Zeitpunkt der Entschädigungsfeststellung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Durch Beschluss der Regierung zu Düsseldorf vom 27. April 1886 ist den Klägern ein Grundstück zur Abtretung an die Eisenbahn enteignet. Auf die von den Klägern behauptete Möglichkeit, dem Grundstück durch einen theilweisen Umtausch mit dem V'schen Grundstück eine für die Bebauung günstigere Gestalt zu geben, ist bei der Werthschätzung keine Rücksicht genommen, weil die Eisenbahnverwaltung das V'sche Grundstück bereits am 26. Januar 1886 erworben hatte. Mit dem Einwande, dass für die Werthermittelung der 13. Januar 1886 maassgebend gewesen sei, an welchem der Plan (Enteign.-Ges. § 21) festgestellt sei, sind Kläger nicht gehört. Denn auch wenn hiervon auszugehen wäre, ist zu berücksichtigen, dass nach § 22 Enteign.-Gesetzes gegen diese Feststellung eine zehntägige Rekursfrist von der Zustellung abläuft. Erst nach Ablauf dieser Frist, hier also gewiss nicht vor dem 26. Januar 1886, stand mit der Rechtskraft jenes Feststellungsbeschlusses der Gegenstand der Enteignung soweit fest, dass es nur noch auf die Werthermittelung ankam." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 1. Oktober 1889; Bolze, Praxis d. Reichsg. Bd. VIII S. 300.)

Bücherschau.

Von Esmarch, Die erste Hilfe bei plötzlichen Unglücksfällen. Ein Leitfaden für Samariterschulen in 6 Vorträgen von Dr. Fr. v. Esmarch, Professor der Chirurgie an der Universität Kiel usw. 9. verbesserte, mit 119 Abbildungen versehene und durch einen Anhang über Krankenpflege vermehrte Auflage. Leipzig 1891. Verlag von F. C. W. Vogel. Preis 1,80 M.

Die allgemeine Anerkennung und die ausserordentliche Verbreitung in mehr als 24000 Exemplaren, welche der in 20 lebende Sprachen übersetzte Leitfaden des berühmten Kieler Chirurgen gefunden und innerhalb weniger Jahre neue grosse Auflagen nöthig gemacht hat, veranlasst uns, die Aufmerksamkeit unserer Leser auf die soeben erschienene 9. Auflage des für jedermann nützlichen Werkchens auf's neue hinzulenken.

Kartenwerke.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie nebst den angrenzenden auswärtigen Landestheilen, herausgegeben im Auftrage des K. K. Handelsministeriums von der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen. Maassstab 1 : 1000000. 6 grosse Blätter, nach Gesellschaften kolorirt.

Diese bereits seit einer Reihe von Jahren jährlich erneut erscheinende Uebersichtskarte, welche westlich bis Coblenz-Luzern, östlich bis Kiew-Odessa, südlich bis Neapel-Salonichi-Konstantinopel reicht, ist kürzlich für 1891 neu ausgegeben. Dieselbe ist von der K. K. Generaldirektion auf Grund amtlicher Nachrichten sorgfältig revidirt worden und bringt sowohl die in Betrieb als die in Bau befindlichen Linien (erstere mit der Unterscheidung, ob ein- oder zweigeleisig) klar zur Anschauung.

Mit dem Verkaufe des empfehlenswerthen Kartenwerkes ist die Kunst- und Landkartenhandlung Artaria & Co. in Wien betraut, aus deren Prospekt, welcher der Nr. 13 d. Ztg. beilag, über den Preis (kolorirt 5,50 fl., unkolorirt 3,50 fl.) usw. das Nähere zu ersehen ist.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Betriebsüberlassungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Mit dem 1. April d. J. wird die z. Zt. der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg bezw. dem Königlichen Eisenbahn - Betriebsamt (Berlin - Lehrte) in Berlin unterstellte Bahnstrecke Berlin Lehrter Bahnhof - Spandau Magdeburger Bahnhof einschliesslich des Berlin-Lehrter Personen- und Güterbahnhofes in Berlin und des bereits vereinigten Güterbahnhofes in Spandau in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Altona bezw. des von dieser ressortirenden Königlichen Eisenbahn - Betriebsamts (Direktionsbezirks Altona) zu Berlin übergehen.

Alle die bezeichnete Strecke bezw. die genannten Bahnhöfe treffenden Anträge, Mittheilungen und Beschwerden sind von diesem Tage ab an das Königliche Eisenbahn - Betriebsamt (Direktionsbezirk Altona) zu Berlin bezw., soweit die Zuständigkeit der höheren Instanz in Frage kommt, an die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona zu richten.

Die vor dem 1. April d. J. bei dem Königlichen Eisenbahn - Betriebsamte (Berlin-Lehrte) zu Berlin bezw. der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg bereits anhängigen Geschäftssachen werden von diesen Behörden noch erledigt, soweit sie nicht in geeignet erscheinenden Fällen unter Benachrichtigung der Antragsteller an die diesseitige Verwaltung abgegeben werden.

Altona, den 9. März 1891. (477)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Wegen der am 7. März l. J. durch Hochwasser erfolgten Zerstörung von Brücken und Dämmen musste der Gesammtverkehr auf den Strecken Kolin-G. Wossek und G. Wossek - Königgrätz eingestellt werden.

Die Dauer der Störung ist nicht zu bestimmen.

Wien, am 10. März 1891. (478)
Die Direktion.

K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn. Infolge Hochwasser und Beschädigung der Brücken auf unserer Lokalbahn Debica-Rozwadów musste der Güterverkehr seit 9. März d. J. eingestellt werden und dürfte diese Einstellung längere Zeit andauern.

Lemberg, den 11. März 1891. (479)

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Wegen Schneeverwehung war der Gesammtverkehr auf der Lokalbahn Hadikfalva - Radautz vom 16. Februar bis 3. März l. J. eingestellt.

Wien, am 7. März 1891. (480)

4. Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. April d. J. an wird „Roggenschlempe, getrocknete“ bei Aufgabe als Frachtstückgut im inneren Badischen Verkehre nach den Bestimmungen und Frachtsätzen des Badischen Ausnahmetarifs Nr. 2 Abth. a abgefertigt.

Karlsruhe, den 7. März 1891. (481)
Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Oesterreichischer Verkehr. Am 1. Mai d. J. gelangt der am 24. November 1888 zur Einführung gebrachte Frachtsatz für die Beförderung von Kartoffeln in Wagenladungen von Mistelbach nach Herbesthal in Höhe von 2,59 M. für 100 kg wieder zur Aufhebung.

Köln, den 14. März 1891. (482)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Die Station Wachenheim i. d. Pfalz der Pfälzischen Eisenbahnen ist mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif für Torfstreu von Helenaveen (Nachtrag III zu Tarifheft IV) einbezogen worden.

Die Frachtsätze betragen 1,31 M. bezw. 0,87 M. für 100 kg.

Köln, den 7. März 1891. (483)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Norddeutsch - Serbischer Eisenbahn-Verband. Am 1. April d. J. tritt zum Tariftheil II für den Norddeutsch-Serbischen Eisenbahn-Verband der II. Nachtrag in Geltung. Derselbe enthält Aufnahme neuer Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Köln (rechtsrh.), anderweite ermässigte Frachtsätze für Station Sprottau (E. D. B. Breslau), ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 13/15 und 17/19 (Obst, Packleinen, Gerberfett, Schweinefett, Tabak, Petroleum) im Verkehr mit den Deutschen Hafenstationen, Stückgutsätze für Hannover Südbhf., Aenderung von Stationsbezeichnungen. Der Nachtrag ist kostenfrei von den Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 10. März 1891. (484)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im Westdeutschen Verbande wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen und Tarifsätze, herausgegeben.

Der neue Tarif, durch welchen der bezügliche Tarif vom 1. August 1888 aufgehoben wird, kann auf den Abfertigungsstellen eingesehen und daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 10. März 1891. (485)
Königliche Eisenbahndirektion.

Importtarif nach Russland, Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Heft IV. Mit Gültigkeit vom 20. März alten/1. April neuen Stils 1891 ist der 1. Nachtrag zu dem vorbezeichneten Tarif herausgegeben. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, Aufnahme neuer Artikel in den Tarif, sowie zum Theil früher veröffentlichte Berichtigungen. Druckstücke des 1. Nachtrags können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 12. März 1891. (486)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal - Güterverkehr. Für die Zeit vom 15. März bis 12. Oktober d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck zur Weiterbeförderung nach Riga und Libau loco gelangen, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterverwaltungen in Hamburg und Lübeck.

Lübeck, den 12. März 1891. (487)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Norddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Am 1. April d. J. tritt zum Tarif für den Verkehr von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen und der Werrabahn nach Bodenbach/Tetschen, Eger, Halbstadt, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim und Passau transito für Güter zur Ausfuhr nach den unteren Donauländern vom 1. November 1889 der III. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält unter andern eine Erweiterung der Bestimmungen betreffend Anwendung des Tarifs, anderweite ermässigte Frachtsätze für die Stationen Posen, Sprottau und Waltersdorf sowie erhöhte (am 1. Juni d. J. in Geltung tretende) Frachtsätze für die Stationen Friedrichshütte und Tarnowitz des Direktionsbezirks Breslau, Aufnahme einer grösseren Anzahl neuer Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Erfurt, Hannover, Köln (links- und rechtsrh.), Magdeburg und der Sächsischen Staats-

bahnen, Erweiterung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes Nr. 1 B (für Eisen und Stahl) durch Aufnahme der Artikel „Stacheldraht und Drahtklammern", Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages sind kostenfrei von den Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 8. März 1891. (488)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 für die Beförderung von Stammholz etc. zwischen Deisenhofen und Sauerlach einerseits und Halle a/Saale andererseits. Für die Beförderung der im Ausnahmetarif 2 des Magdeburg-Bayerischen Gütertarifs genannten Artikel: Europäisches Stammholz, Hopfenstangen und Telegraphenstangen in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür zwischen Deisenhofen und Sauerlach einerseits und Halle a/Halle andererseits gelangen mit Gültigkeit vom 20. März d. J. ab folgende Ausnahmefrachtsätze zur Berechnung:

zwischen
Deisenhofen und Halle a/S. 1,55 ℳ
Sauerlach „ „ 1,57 „
für 100 kg

Magdeburg, den 10. März 1891. (489)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin - Bayerischer Verband. Am 15. März d. J. wird die Station Wörth a. M. in den Ausnahmetarif 2 für Metall-Stückgüter und Holzwaaren aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Erfurt, den 11. März 1891. (490)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preussisch - Bayerischer Viehverkehr. Am 15. März d. J. werden direkte Frachtsätze für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen zwischen Rentwertshausen einer- und Birnbaum, Gnesen und Wreschen andererseits eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Erfurt, den 11. März 1891. (491)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Inländischer Braunkohlenverkehr via Aussig, bezw. Bodenbach. Einführung des Nachtrages 1. Mit 1. April l. J. tritt der Nachtrag I zum Tarife vom 15. Oktober v. J. in Kraft, welcher direkte Frachtsätze nach den Stationen der Lokalbahn B. Leipa-Niemes enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen, sowie im Wege der Verbandstationen zum Preise von 5 kr. Oe. W. pro Stück zu bekommen.

Teplitz, den 12. März 1891. (492)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahn-Verband. Einführung eines Ausnahmetarifs für Zucker aller Art (mit Ausnahme von Rohzucker). Am 1. April 1891 tritt ein Ausnahmetarif für Zucker aller Art (mit Ausnahme von Rohzucker) bei Aufgabe von mindestens 5 000 bezw. 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von den Stationen Aussig, Böhm.-Leipa, Cakovic, Melnik, Münchengrätz, Schönpriesen, Svijan Podol und Wegstädtl nach einigen Stationen der

K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahn,
K. K. priv. Böhmischen Westbahn,
a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und
K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen

in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze enthält und bei der gefertigten Verwaltung käuflich zu erhalten sein wird.

Prag, am 7. März 1891. (493)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

5. Verkauf von Altmaterialien

Verkauf der Nebenprodukte und Altmaterialien der Gasanstalten zu Witten, Hagen und Lennep. Angebotstermine am 1. April d. J., Vormittags 11 Uhr in dem maschinentechnischen Büreau hier. Bedingungen nebst Massenverzeichniss können von Kanzleirath Peltz hier gegen postfreie Einsendung von 25 ₰ angefordert werden.

Elberfeld, den 9. März 1891. (494)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Werkmeister gesucht für kleinere Eisenbahn - Reparaturwerkstätte. Anfangsgehalt 1600 ℳ, jährliche Zulage 50 ℳ, Maximalgehalt vorläufig 2000 ℳ. Freie Dienstwohnung. Dienstantritt 1. April d. J. Bewerber, welche Lokomotivführerprüfung bestanden haben, wollen sich mit Zeugnissen oder Zeugnissabschriften über bisherige Beschäftigung und selbstgeschriebenen Lebenslauf wenden an die (495)

Betriebsdirektion
der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn
in Altona.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Eisenbahnen bei Schneefall und Schneestürmen.

Wir erhielten von Herrn F. Egermann, Oberingenieur der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien, folgende sehr beachtenswerthe Mittheilung:

„Ich habe den interessanten Artikel: „Der Verkehr auf Eisenbahnen bei Schneefall und Schneestürmen" in Nr. 17 und 18 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" mit vielem Interesse gelesen.

Die Klage über die besondere Schwierigkeit der Verständigung zwischen dem Schneepflugbegleiter und dem Lokomotivpersonale des nachfolgenden Zuges und über das Versagen aller optischen und akustischen Signalmittel in solchen Fällen hat eine Erinnerung an die Zeit in mir wachgerufen, wo ich als Streckenvorstand öfter die Verpflichtung zu solchen Dienstleistungen hatte.

Die Situation war die denkbar Gefährlichste. Wüthender Schneesturm (in Galizien), — die Signallaterne am Tender erloschen und voll Schnee, — der Zug gegen Ende seiner Fahrt; da kam noch eine Schneewehe, nicht hoch aber lang und — wir sassen fest.

Was thun? Die Pechfackeln waren am Tender tief unter Schnee begraben, — Knallsignale im weichen Schnee nicht anzuwenden — und der Personenzug musste jeden Moment erwartet werden!

Da öffnete der Maschinenführer mehrere Male rasch hintereinander die Heizthüre der Lokomotive, und der blitzartig die dicht wirbelnden Schneeflocken erleuchtende, grelle Feuerschein liess mich sofort den Werth dieses „wilden" Signals erkennen.

Ich stieg ab, watete durch tiefen Schnee dem Personenzuge entgegen und traf denselben ruhig in einer Entfernung von etwa 300 m stehen; — der Lokomotivführer hatte das Signal gesehen und — verstanden. Sollte sich ein so vortreffliches Signalmittel nicht regeln, sollte nicht wenigstens ein Versuch mit der Anwendung des Blinklichtes im Eisenbahnverkehr gemacht werden, — wenigstens in den Fällen, wo die Maschine des Schneepfluges dem Personenzuge vorausfährt, um so mehr, als das Signalmittel bei jeder Lokomotive vorhanden ist, und die Anwendung desselben gar nichts kostet, als — die Aufnahme desselben in die Instruktionen! Anzahl der Blinklichter und der Pausen zwischen denselben könnten wie bei den Glockensignalen sogar zur weitergehenden Verständigung zwischen den beiden Lokomotivführern, vielleicht auch zwischen diesen und den Streckenwächtern dienen, und so wäre ein Signalmittel für den schwierigsten Theil des Eisenbahnbetriebes gefunden, das im Momente der Gefahr nicht wie Zünder, Raketen, Knallkapseln usw. den Dienst versagt, und die Thätigkeit erfinderischer Köpfe wenigstens auf diesem Gebiete überflüssig machen würde."

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zu- und Abrechnung zu bezw. von den Vereinsbahnstrecken. Das Verbindungsgeleis zwischen den Bahnhöfen Stolberg Rh. und Stolberg Velau (2,07 km) der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, welches am 13. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten, wogegen die am gleichen Tage aufgehobene Bahnstrecke Eschweiler Aue-Stolberg Velau (1,70 km) den Vereinsbahnstrecken der genannten Königlichen Eisenbahndirektion abgerechnet ist.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 809 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Beschluss des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs wegen Einführung eines einheitlichen Güterabfertigungsverfahrens im Vereinsgebiete (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 869 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Lieferfrist-Verlängerungen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 891 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, Begleitschreiben zum Protokoll der am 26./27. Februar d. J. in Breslau abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Ausschusssitzung soll am 25. Juni d. J. in Rüdesheim stattfinden) (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 897 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 920 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zu- und Abrechnung zu bezw. von den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 930 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Vorschriften über die Verladung von Fahrzeugen und Maschinen mit Rädern auf offenen Güterwagen (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Reichstage.

In der Sitzung vom 11. d. Mts. wurde der Antrag der Kommission für die Petitionen, betreffend Aenderung der Frachtberechnung für die Beförderung lebenden Viehes auf Eisenbahnen (Berichterstatter Abg. Frhr. v. Münch), und in der Budgetkommission des Reichstags am 13. d. Mts. folgende beiden Resolutionen einstimmig angenommen:

1. Antrag Richter: „den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, alljährlich dem Reichstage eine besondere Uebersicht mitzutheilen über die Ergebnisse der von der Reichs-Eisenbahnverwaltung ausgeschriebenen Schienensubmissionen unter Mittheilung der einzelnen Preisofferten aus dem Inland und Ausland, sowie der Zuschlagspreise."

2. Antrag Schrader: „den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken, dass bei der in Aussicht genommenen Reform der Personen- und Gepäcktarife a) unter Ausschluss von Erhöhungen bestehender Sätze eine durchgreifende Ermässigung der Tarifsätze aller Klassen und eine Vereinfachung des Tarifsystems für den Personenverkehr stattfindet, und zwar mit stufenweise wachsender prozentueller Ermässigung auf weite Entfernungen und mit besonderer Berücksichtigung des Nahverkehrs, für welchen auch die Beibehaltung der IV. Klasse in Erwägung zu ziehen sein würde; b) unter Aufhebung des Freigepäcks der Gepäcktarif auf eine niedrige, für längere Zonen gleichmässige Gebühr festgesetzt werde."

Elsass-Lothringen: Mommenheim-Saaralben-Saargemünd.

Der Landesausschuss lehnte in seiner Sitzung vom 10. d. Mts., entsprechend dem Antrage der Kommission, die für den Bau der vollspurigen Eisenbahn Mommenheim-Saaralben-Saargemünd geforderte erste Rate von 848 827 ℳ Landesbeitrag ab. (Der Reichstag hatte in seiner Sitzung vom 8. d. Mts. die erste Rate der Baukosten bewilligt.) Der Landesausschuss wolle, wie der Bericht der Kommission besagt, den Bau der Strecke nicht prinzipiell ablehnen, halte auch den geforderten Landeszuschuss mit 45 000 ℳ für das Kilometer für angemessen; angesichts aber der vielen eingegangenen Petitionen und sonst laut gewordenen Wünsche nach Aenderung der geplanten Richtung werde die Regierung gebeten, die Angelegenheit nochmals wohlwollend zu prüfen. Die Ablehnung erfolgte indessen mit grosser Mehrheit.

Verspätungen im Monat Dezember 1890.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Dezember 1890 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 154,59 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 3 554 Schnellzüge, 6 709 Personenzüge und 635 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 10 898. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 13 386 626 Zugkm bezw. 274 670 817 Achskm. Von den Verspätungen wurden 4 536 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 6 362 Verspätungen zur Last fallen. Davon kommen auf 1 Million Zugkilometer 475,25 Ver-

spätungen und auf 1 Million Achskilometer 23,16 Verspätungen. Infolge der Verspätungen wurden 7099 Anschlüsse versäumt (gegen 3076 in demselben Monat des Vorjahres und 3034 im Vormonat). Bei 2 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 8 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- bezw. 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und Köln (rechtsrh.), sowie die Main-Neckarbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld, (rechtsrh.) zu Köln und (linksrh.) zu Köln an die ungünstigsten Stellen. In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen und Anschlussversäumnisse, welche infolge Ueberschwemmung der Geleise eintraten, unberücksichtigt geblieben. Aus diesem Grunde sind 35 Züge ganz und 59 Züge streckenweise ausgefallen, wobei 28 Anschlüsse verfehlt wurden.

Unfälle im Monat Januar d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Januar d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 37 Entgleisungen und 7 Zusammenstösse auf freier Bahn, 50 Entgleisungen und 52 Zusammenstösse in Stationen und 306 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 386 Personen verunglückt, sowie 112 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 311 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 5 getödtet und 38 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau, zu Köln (linksrh.) und zu Hannover, 18 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, 6 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, 5 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, 4 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover und je 1 Verletzung auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg und zu Köln (rechtsrh.). Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 56 getödtet und 249 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet und 3 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 17 getödtet und 17 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 44 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33479,90 km Betriebslänge und 839393980 geförderten Achskilometern) 415 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrh.), zu Berlin und zu Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2529,33 km Betriebslänge und 26323313 geförderten Achskilometern) 37 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Crefelder Eisenbahn, auf der Hessischen Ludwigsbahn und auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Preussische Staatsbahnen.

Anderweite Abgrenzung der Eisenbahn-Direktionsbezirke.

Mit dem 1. April d. J. wird die z. Zt. der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg bezw. dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Lehrte) in Berlin unterstellte Bahnstrecke Berlin Lehrter Bahnhof-Spandau Magdeburger Bahnhof einschliesslich des Berlin-Lehrter Personen- und Güterbahnhofes in Berlin und des bereits vereinigten Güterbahnhofes in Spandau in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Altona bezw. des von dieser ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Direktionsbezirks Altona) zu Berlin übergehen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 21 S. 207 d. Ztg.).

Gütertarife.

Die Königlichen Eisenbahndirektionen sind durch Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 2. d. Mts. angewiesen worden, in die Gütertarife für den Staatsbahnverkehr zur Erleichterung des Publikums folgenden Zusatz aufzunehmen:

> Der Lauf der Entladefristen ruht für die Dauer der zoll- und steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch Schuld der Partei verzögert wird. Die Verzögerung ist seitens der letzteren durch amtliche Bescheinigung der Zoll- oder Steuerbehörde nachzuweisen.

Verwaltung der Eisenbahnanleihen.

Die Verwaltung der nachbezeichneten Eisenbahnanleihen:

1. der $2^1/_2$% Cöthen-Bernburger Aktien und
2. der 3% Magdeburg-Wittenbergesche Aktien
   der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn;
3. der 4% Obligationen Lit. A vom Jahre 1845
   der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn;
4. der $3^1/_2$% Alte Rheinische Prioritätsobligationen von 1843
   der Rheinischen Eisenbahn;
5. der $4^1/_2$% Prioritätsanleihe vom 1. August 1860 und
6. der $4^1/_2$% Prioritätsanleihe vom 1. Januar 1861
   der Homburger Eisenbahn;
7. der $3^1/_2$% Prioritätsobligationen III. Serie und III. Serie Lit. B und
8. der $3^1/_2$% Prioritätsobligationen III. Serie Lit. C I. und II. Emission
   der Bergisch-Märkischen Eisenbahn;
9. der $3^1/_2$% Prioritätsaktien Lit. B,
10. der $3^1/_2$% Prioritätsobligationen Lit. E und
11. der $3^1/_2$% Niederschlesische Zweigbahn-Prioritätsobligationen
    der Oberschlesischen Eisenbahn;
12. der 5% Anleihe vom 2. Januar 1875
    der Angermünde-Schwedter Eisenbahn;
13. der $4^1/_2$% Prioritätsobligationen I. Emission und
14. der 4% Anleihescheine II. Emission
    der Westholsteinischen Eisenbahn, und
15. der $3^1/_2$% Vorzugs-Anleihescheine 2. Reihe
    der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn

geht am 1. April d. J. von den betreffenden Königlichen Eisenbahndirektionen auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden über.

Die Zinsscheine dieser Anleihen werden alsdann bei der Staatsschulden-Tilgungskasse in Berlin W., Taubenstrasse 29, bei den Königlichen Regierungs-Hauptkassen, den Königlichen Kreis- bezw. Steuerkassen, den Kassen der indirekten Steuerverwaltung sowie bei den Reichsbankanstalten eingelöst. Ausserdem kann die Einlösung bis auf weiteres noch bei denjenigen Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen und Bankgeschäften erfolgen, welche als Zahlstellen auf den Zinsscheinen bezeichnet sind. Die gekündigten Aktien und Obligationen werden vom 1. April d. J. ab nur von der Staatsschulden-Tilgungskasse eingelöst. Sie können jedoch mit den unentgeltlich abzuliefernden Zinsscheinen nebst Anweisungen auch bei einer der Königlichen Regierungs-Hauptkassen und in Frankfurt a. M. bei der Königlichen Kreiskasse eingereicht werden, welche die Effekten der Staatsschulden-Tilgungskasse zur Prüfung vorzulegen hat und nach erfolgter Feststellung die Auszahlung bewirkt. Als Einlösestellen für die Zinsscheine und als Vermittelungsstellen für die gekündigten Aktien bezw. Obligationen dienen ausserdem:

1. betreffs der Potsdam-Magdeburger Eisenbahnobligationen Lit. A. die Bank für Handel und Industrie in Darmstadt und deren Filiale in Frankfurt a. M.,
2. betreffs der Anleihe der Angermünde-Schwedter Eisenbahngesellschaft die Berliner Handelsgesellschaft in Berlin,
3. betreffs der Westholsteinischen Prioritätsobligationen I. Emission das Handlungshaus L. Behrens & Söhne und die Wechslerbank in Hamburg;
4. betreffs der Vorzugs-Anleihescheine Reihe 2 der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn die Haupt-Seehandlungskasse und die Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin, die Vereinsbank, die Norddeutsche Bank und L. Behrens & Söhne in Hamburg sowie M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M.

Die neuen Zinsscheinbogen zu den eingangs aufgeführten Eisenbahnanleihen werden vom 1. April d. J. ab nur von der Kontrole der Staatspapiere in Berlin SW., Oranienstrasse 92/94, ausgereicht. Die Zinsscheine können indess durch die Regierungs-Hauptkassen und in Frankfurt a. M. durch die Kreiskasse sowie durch Vermittelung derjenigen Eisenbahnkassen bezogen werden, welche auf den Anweisungen (Talons) der zuletzt ausgegebenen Zinsscheinreihe als Ausreichungsstelle bezeichnet sind.

Betriebsmittel der Sächsischen Staatsbahnen.

Die Sächsischen Staatsbahnen besitzen nach dem Bestande vom 1. Januar d. J. folgende Betriebsmittel: 96 Eilzugmaschinen, 214 Personenzugmaschinen, 175 Mittelmaschinen, 236 Lastzugmaschinen, 140 Tenderlokomotiven, 1 bereits ersetzte, aber noch im Dienst befindliche Maschine, 3 Maschinenabtheilungen zu 3 Wagen (sechsrädrige Dampfwagen), insgesammt also 865 Maschinen für normalspurige Bahnen, fernerhin 41 Tendermaschinen für schmalspurige Bahnen, hierzu 6 Maschinen der Zittau-Reichenberger Bahn, 10 Maschinen der Altenburg-Zeitzer Bahn und 4 Tendermaschinen der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn, mithin zusammen 926 Maschinen.

Weiter verfügt die Sächsische Staatsbahnverwaltung über 643 Tender (gegen 621 im Vorjahre); 2350 (2297) Personenwagen für Normalspurbahnen und 184 (136) dergl. für Schmalspurbahnen; 407 Zugführerwagen für normalspurige und 31 für schmalspurige Bahnen; 8031 (7829) bedeckte Güterwagen für vollspurige und 153 (117) dergl. für schmalspurige Bahnen; 15276 (15158) offene Güterwagen für normalspurige Bahnen; ferner 678 (539) offene Güterwagen für Schmalspurbahnen. Im ganzen sind hiernach 23307 normalspurige Güterwagen in den Sächsischen Wagenpark eingestellt.

Für Postzwecke laufen im Sächsischen Park 133 Postbüreauwagen und 13 Postgepäckwagen mit normaler Spur und 10 Postwagen für schmale Spur, allenthalben der Reichs-Postverwaltung gehörig.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Aus Dortmund wird der „B. B.-Ztg." geschrieben: „Ueber die Lage der neu zu erschliessenden Kohlenzechen, soweit sie für die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn von Interesse sind, ist in letzter Zeit mehrfach berichtet worden. Die Bedeutung derselben für das Eisenbahnunternehmen ist nicht zu unterschätzen, indessen haben auch die bestehenden, an der Bahn gelegenen Zechen ihren Absatz stetig vergrössert, welcher fortan in noch rascherem Tempo steigen dürfte, insbesondere aus den Zechen Gneisenau, Kaiserstuhl, Hardenberg und Minister Stein. Im Felde von Kaiserstuhl, der Zeche Westphalia gehörig, baut man einen neuen Schacht und ebenso auf Minister Stein. Stein und Hardenberg gehören zur Gelsenkirchener Bergbaugesellschaft, während die Harpener Gesellschaft bekanntlich binnen kurzem noch zwei Schächte im neuerworbenen Felde von Preussen bauen wird. Ist die gegenwärtige Entwickelung der Bahn bereits eine gute, so eröffnen sich derselben für die Zukunft also noch bessere Aussichten. In den der Verwaltung nahestehenden Kreisen herrscht offenbar die gleiche Ansicht vor, denn es verlautet, dass die Bahn infolge der steigenden Verkehrsentwickelung und des zu gewärtigenden weiteren Aufschwunges behufs Vergrösserung des Betriebes eine Vermehrung des Kapitals beabsichtigt. Mit der Vergrösserung des Kapitals ist bisher bei der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn eine Erhöhung der Rentabilität Hand in Hand gegangen und die gleiche Beobachtung dürfte auch weiter zu erwarten sein, da für die neuen Betriebsmittel auch ein reichlich vermehrter Verkehr gesichert ist."

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Nach dem „Fr. Journ." hat der Bundesrath, wie kürzlich für die Pfälzischen Bahnen, jetzt auch für das dekretmässig angestellte Personal der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn die Befreiung aus der Alters- und Invalidenversicherung genehmigt. Die bereits eingezahlten Beiträge wurden zurückvergütet. Die Hessische Ludwigs-Eisenbahn erspart hierdurch etwa 30000 *M.* jährlichen Beitrag.

Weimar-Rastenberger Eisenbahn.

Auf den 11. April d. J. ist eine Generalversammlung berufen, welche auch über den Bau der Zweiglinie Mannstedt-Buttstädt Beschluss fassen soll.

Westholsteinische Eisenbahn.

Die Hauptverwaltung der Staatsschulden kündigte im Auftrage des Finanzministers die sämmtlichen, bisher noch nicht zur Verloosung gekommenen 4½ prozentigen Prioritätsobligationen I. Emission vom 1. Januar 1881; der Kapitalsbetrag ist vom 1. Oktober d. J. ab bei der Staatsschulden-Tilgungskasse in Berlin W., Taubenstrasse 29, gegen Rückgabe der Obligationen und der dazu gehörigen, alsdann noch nicht fälligen Zinsscheine Reihe II Nr. 3 bis 20 nebst Anweisungen zu erheben. Die Einlösung geschieht ferner auch bei den Königlichen Regierungs-Hauptkassen und in Frankfurt a/M. bei der Königlichen Kreiskasse.

Warmbrunn-Schneekoppe.

Die Vorarbeiten zu der projektirten Zahnradbahn Warmbrunn-Schneekoppe wurden am 14. d. Mts. begonnen.

Die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Die diesjährige am 10. d. Mts. abgehaltene Generalversammlung, welche von 31 Aktionären besucht war, die 2655 Stimmen vertraten, genehmigte sämmtliche bereits mitgetheilten (siehe Nr. 16 S. 156 d. Ztg.) Vorschläge des Aufsichtsraths, insbesondere die Vertheilung einer Dividende von 6½ %. Auf Vorschlag des Aufsichtsraths wird ferner unter Aenderung des § 4 der Satzungen beschlossen, das Aktienkapital um weitere 5000 Aktien zu 1000 *M.*, gleich 5 Millionen Mark, zu erhöhen, welche den Aktionären mit entsprechendem Agio und gegen Vergütung der Emissionsspesen zur Verfügung gestellt, wovon sofort 25 % und am 1. Juli 1892 abermals 25 % einbezahlt werden sollen, während die restigen 50 % nach Bedarf durch die Verwaltung voraussichtlich im Verlauf der nächsten 2—3 Jahre einzurufen sind. Das Obligationskapital wird um 15 Millionen Mark und zwar durch 4 prozentige, auf den Inhaber lautende Schuldverschreibungen erhöht. Hiervon werden 10 Millionen sofort ausgegeben, die restigen 5 Millionen nach Bedarf. Die Bayerische Vereinsbank hat die Emission beider Kapitalien fest übernommen und garantirt für die Abnahme der sämmtlichen Aktien. Jedem Besitzer einer Aktie ist das Bezugsrecht auf neue Aktien zu 112½ % angeboten. Die aus dem Aufsichtsrath ausscheidenden Herren Kommerzienrath Krauss (München) und Gutsbesitzer J. v. Szajbely (Rechnitz) wurden wiedergewählt.

Beförderung von Fischsendungen.

An die Verwaltungen der Preussischen Privatbahnen sowie an die Verwaltungen der übrigen Deutschen Eisenbahnen sind gleiche oder doch im wesentlichen übereinstimmende Weisungen bezüglich der prompten Beförderung von frischen Fischen und lebenden Fischen in Kübeln und Fässern ergangen, wie solche im Monat November v. J. die Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen erhalten haben (vergl. Nr. 89 S. 867 Jahrg. 1890 d. Ztg.), so dass die schnellere und pünktlichere Beförderung der Fischsendungen nunmehr auf den sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen gesichert erscheint.

Wagenmangel.

Der Vorstand des Oberschlesischen berg- und hüttenmännischen Vereins hat beim Preussischen Abgeordnetenhause eine Petition eingereicht, worin derselbe unter Hinweis auf den namentlich für Oberschlesien sich fühlbar machenden Wagenmangel darum ersucht, in dem neuen Sekundärbahnnetz nicht blos, wie vorgeschlagen, die Mittel zur Neubeschaffung von 550 Lokomotiven und 6500 Gepäck- und Güterwagen zu bewilligen, sondern, wenn irgend möglich, soviel Geld auszuwerfen, dass bis zum 1. April 1893 2500 Lokomotiven und 51000 Gepäck- und Güterwagen zu je 10 t oder 34000 solcher Wagen zu je 15 t neu beschafft werden können und ferner, dass vom Etatsjahr 1893/94 ab alljährlich der regulären Verkehrssteigerung der Vergangenheit entsprechend der jeweilig am letztvergangenen Jahresschluss vorhandene Fuhrpark um soviel Prozente verstärkt werde, als die seit 1878/79 stattgehabte Durchschnittszunahme des Verkehrs dies verlangt. Bezüglich der Erweiterung der Bahnhöfe, sowie bezüglich der Besser-Nutzbarmachung und des Ausbaues der Ab- und Zufuhrstrecken ersucht der Vorstand mit möglichster Beschleunigung unter Hinzuziehung der Oberschlesischen Industriellen eine Enquete darüber zu veranstalten, was alles geschehen muss, um nicht nur der in den letzten Jahren stattgehabten Verkehrssteigerung, sondern der auch weiterhin zu erwartenden gerecht zu werden und in welcher Reihenfolge dies geschehen soll.

Hamburg-Berliner Verkehr.

Die Königliche Eisenbahndirektion Altona beantragt bei dem zum 21. d. Mts. einberufenen Eisenbahnrath für den Sommerfahrplan die Einführung zweier neuen Schnellzüge Hamburg-Berlin (Abgang 7.45, Ankunft 11.35 Nachts), Berlin-Hamburg (Abgang 1, Ankunft 4.45 Nachmittags), ferner die Verwandlung zweier Personenzüge unter Verkürzung der Fahrzeit um 1½ Stunden in auf den Hauptstationen anhaltende Schnellzüge.

Bockwaer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte hatte das Unternehmen im Jahre 1890 unter den geschäftlichen Stockungen der verschiedenen gewerblichen Branchen zu leiden. Infolge dessen ist der Kohlenversand nicht unerheblich gegen denjenigen des Jahres 1889 zurückgeblieben.

Im Jahre 1890 wurden insgesammt 6661 Wagenladungen mit einem Frachtbetrage von 18621 *M.* gegen das Vorjahr weniger befördert.

Die Betriebseinnahmen betrugen 93874 *M.*, die Ausgaben 41102 *M.* Unter Hinzurechnung der Zinsen mit 10415 *M.* und abzüglich der Abschreibungen mit 3029 *M.* verbleibt ein Reinertrag von 60334 *M.*

Der auf den 19. d. Mts. einberufenen Generalversammlung wird vorgeschlagen, von dem genannten Reinertrage 12 405 *M.* zu Abschreibungen vom Unterbau- und Oberbaukonto zu verwenden, 700 *M.* als Vergütung für den Aufsichtsrath zu bestimmen, dem Dispositionsfonds 12 800 *M.* zu entnehmen und 60 000 *M.* Dividende (20 %) an die Aktionäre zu vertheilen, während 30 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen.

Braunschweigische Strasseneisenbahn.

Das Jahr 1890 weist eine Mehreinnahme aus der Personenbeförderung von 4 344 *M.* gegen das Vorjahr auf, während sich der Reingewinn um 1 638 *M.* höher stellt. Der Reingewinn beträgt 34 189 *M.* Von demselben soll den Aktionären eine Dividende von 5 % überwiesen werden. Der Reservefonds beträgt 8 573 *M.*, der Amortisationsfonds 44 021 *M.* und der Extrareservefonds 60 000 *M.*

The Tramways Company of Germany, Limited.

In 1890 betrugen die Roheinnahmen 139 439 £, die Ausgaben einschl. der vertragsmässigen Zahlungen an die Kontinental-Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft 100 225 £, die Ueberschüsse 39 213 £ gegen 40 566 £ im Vorjahre. Inbegriffen die bereits vertheilte Superdividende wird eine Jahresdividende von 6¾ % zur Vertheilung kommen. Die Zahl der beförderten Fahrgäste stieg auf 21 593 998 Personen (+ 3 173 854 Personen oder 17 %); die Erhöhung der Einnahmen betrug rund 10 000 £. Der Reingewinn hat sich aber infolge eingeführter Fahrpreisermässigungen, Vermehrung und erhöhten Aufwandes des Betriebes um rund 1 300 £ vermindert. Die neugegründete Deutsche Strassenbahngesellschaft zahlte der Tramways Company für theilweise Mitbenutzung ihrer Strecken 28 000 *M.*

Hamburg-Altonaer Pferdebahngesellschaft.

In der am 27. Februar abgehaltenen Generalversammlung wurde die vorgeschlagene Dividende von 13 % genehmigt.

Die Geraer Strassenbahn-Aktiengesellschaft

ist nunmehr in das Handelsregister eingetragen worden. Das Grundkapital ist auf 1 200 000 *M.* festgesetzt worden und zerfällt in 1 200 Aktien zu je 1 000 *M.* lautend auf den Inhaber. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb von Strassenbahnanlagen mit elektrischer Kraft und Dampfkraft, sowie der Bau und Betrieb von elektrischen Beleuchtungsanlagen in der Stadt Gera und deren Umgebungen. Vorstand ist der Betriebsverwalter Ludwig Köbke in Hannover, Stellvertreter desselben der Ingenieur Paul Ballhorn in Gera. Mitglieder des Aufsichtsrathes sind Direktor A. G. Wittekind (Mitteldeutsche Kreditbank) in Berlin, Baron M. von Cohn in Dessau und Bankier Emil Blaufuss in Gera.

Hallesche Strassenbahn.

Der Aufsichtsrath beschloss die Vertheilung einer Dividende von 6 %, sowie die Erhöhung des Aktienkapitals um 75 000 *M.* vorzuschlagen.

Telegraphenverkehr.

Die am 1. Februar d. J. eingetretene Ermässigung der Gebühren im innern Deutschen Telegraphenverkehr von 6 ₰ auf 5 ₰ und von 60 ₰ auf 50 ₰ Mindestgebühr haben nach den statistischen Aufnahmen das Ergebniss gehabt, dass trotz mannigfacher Störungen sich schon im ersten Monat der Depeschenverkehr um 7 % gehoben hat.

Aus England.

Die Ueberanstrengung des Personals und die Unfallgefahr.

In dem Bestreben, die bisher fast unbegrenzte Bewegungsfreiheit der Eisenbahngesellschaften, sofern es die Rücksicht auf die Bevölkerung gebietet, einzuschränken, hat das Englische Handelsamt seine Aufmerksamkeit auch der durch Ueberanstrengung des Personals hervorgerufenen Unfallgefahr zugewendet; es wurde auf diesen Gegenstand durch den allgemeinen Bericht über die im Jahre 1889 im Vereinigten Königreiche vorgekommenen Unfälle hingelenkt, weil dieser zahlreiche Fälle enthält, in denen sich Eisenbahnbedienstete seit einer grossen Anzahl Stunden auf Zügen, denen Unfälle zugestossen sind, im Dienst befanden. Sechs Fälle haben die Staatsaufsichtsbeamten im Laufe dieses Jahres in ihren Berichten aufgeführt, wo Weichensteller, Lokomotivführer oder Zugführer zur Zeit des Unfalles mehr als 12 Stunden im Dienst waren; in einem Falle, der sich in England ereignete, betrug die vorangegangene ununterbrochene Dienstzeit 16½ Stunden, in einem anderen Falle, der sich in Schottland zutrug, sogar 19½ Stunden. Obgleich sich das Handelsamt vollkommen der zu überwindenden Schwierigkeiten bewusst ist, um den Dienst so einzurichten, dass die ununterbrochene Arbeitszeit der Angestellten bei allen Gelegenheiten auf eine bestimmte Anzahl Stunden beschränkt wird, so erscheint dem Amt doch diese Frage nicht nur im Interesse der Angestellten selbst, sondern auch in dem der Reisenden von solcher Wichtigkeit, dass dasselbe es für wesentlich hält, dass die Eisenbahngesellschaften die Frage prüfen und derartige Betriebsordnungen einführen, die den Anforderungen Genüge thun, ohne dabei die Verkehrsinteressen oder die Sicherheit aller auf der Eisenbahn beschäftigten oder sie benutzenden Personen blosszustellen. Infolge dessen hat die Eisenbahnsektion des Handelsamtes durch Schreiben vom 26. Dezember 1890 den Eisenbahnverein (Railway-Association) zu einer Meinungsäusserung über die Behandlung dieser wichtigen Frage aufgefordert.

Nach Besprechung des Gegenstandes in einer Vereinssitzung verwahrt sich der Generaldirektor der Grossen Nordbahn, Herr Oakley, in seiner im Auftrage des Vereins am 22. Januar d. J. erstatteten Antwort zunächst gegen den vom Handelsamt erhobenen Vorwurf, dass die Betriebsordnung irgend einer dem Verein angehörigen Gesellschaft eine ununterbrochene, lang andauernde Arbeitszeit der Angestellten genehmige; vielmehr wären seines Wissens bei allen Eisenbahngesellschaften Betriebsordnungen in Kraft, die den Zweck verfolgen, die Arbeitszeit der im Zugdienst beschäftigten Beamten soweit zu beschränken, dass ihnen nur eine durch die Erfahrung als vernünftig bewiesene Arbeitsdauer obliegt. Die Gesellschaften wissen — so fährt Oakley fort —, dass gewisse Beamtengruppen, hauptsächlich die Lokomotivführer, Heizer und Zugführer der Güterzüge, besonders wegen plötzlicher Aufenthalte in den Ueberholungsstellen und Zweigbahnen häufig ungebührlich lange zurückgehalten werden. Derartige Aufenthalte sind den Gesellschaften, welche deren Beschränkung aus finanziellen und anderen Gründen nur wünschen können, sehr nachtheilig; allein sie werden zum Theil durch die vielfachen aus Rücksicht auf die Sicherheit und den pünktlichen Dienst der Personenzüge getroffenen Maassregeln veranlasst und manchmal noch durch einen plötzlichen Güterandrang oder durch die bei nebeligem oder stürmischem Wetter entstehenden Schwierigkeiten vermehrt. Die Eisenbahndirektoren suchen beständig nach Mitteln zur Beschränkung dieser Aufenthalte und bei den grossen Gesellschaften werden unablässig erhebliche Beträge in dieser Absicht ausgegeben; leider ist aber die Schwierigkeit eine von denen, die sich nach Meinung der Gesellschaften entgegen der Ansicht des Handelsamtes durch Betriebsordnungen nur unbedeutend ändern lassen. Oakley glaubt schliesslich noch darauf hinweisen zu sollen, dass ausweislich der Statistik die Zahl der Unfälle die gleiche war, auch wenn die Angestellten eben erst den Dienst angetreten hatten; gleichwohl erkennt er die Pflicht und das Interesse der Gesellschaften an, der Ueberanstrengung der Eisenbahnbediensteten, sofern es möglich ist, vorzubeugen und erklärt sich bereit, mit dem Handelsamt eine Verständigung über die anzuwendenden Mittel (Dienstordnungen oder Aenderungen in den einzelnen Dienstgebräuchen oder grössere Betriebserleichterungen) anzubahnen.

Allem Anschein nach bereitet sich also in England eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten vor.

Der Ausstand der Eisenbahnbediensteten in Schottland.

Wenngleich die Arbeiterfrage gegenwärtig an erster Stelle auf der Tagesordnung des wirthschaftlichen Lebens steht und wenngleich die Arbeitervereinigungen zur Erreichung besserer Lebensbedingungen durch plötzliche massenweise Arbeitseinstellungen fast schon zu den alltäglichen Ereignissen zu rechnen sind, so hatte man sich doch gewöhnt, Massenausstände im Eisenbahnwesen als eine Errungenschaft des Landes der Freiheit, Nordamerika, wo das freie Spiel der Kräfte als Grundbedingung des wirthschaftlichen Lebens gilt, anzusehen. England hat uns im letzten Jahre gelehrt, dass auch Europa trotz seiner fest gefügten Staatseinrichtung gewärtig sein muss, dass der heute zur Grundbedingung unseres Lebens gewordene Eisenbahnverkehr nicht nur durch die Gewalt der Naturkräfte, sondern auch durch Arbeitseinstellungen der Bediensteten auf kürzere oder längere Zeit unterbunden wird.

Nachdem im Laufe des Jahres 1890 bereits in Nordirland und Südwales Ausstände der Eisenbahnbediensteten ausgebrochen waren, aber ohne Erfolg schon nach wenigen Tagen wieder eingestellt werden mussten, war in Schottland unter dem Einfluss gewerbsmässiger Aufwiegler, u. a. des Londoner Arbeiterführers Ben Tillet, die Unzufriedenheit künstlich grossgezogen worden und unmittelbar vor dem Weihnachtsfest, wo man mit Rücksicht auf die in Aussicht stehende Verkehrssteigerung mit grosser Wahrscheinlichkeit auf die Nachgiebigkeit der Verwaltungen rechnete, hielt man den Augenblick, durch Androhung eines Massenausstandes den geforderten zehnstündigen Arbeitstag bewilligt zu erhalten, für besonders geeignet. Am 20. Dezember 1890 beschloss in Glasgow eine von den dort zahlreich vereinigten Eisenbahnbediensteten besuchte Versammlung die Abschickung von Sendlingen nach allen Ver-

kehrsmittelpunkten, um den Ausstand an allen Orten gleichzeitig beginnen zu können. In Dundee sowie in mehreren kleineren Orten brach man schon am 21. Dezember los und bereits am folgenden Tage erhielt der Ausstand durch Anschluss der Bahnbeamten in Glasgow und Edinburg eine ziemlich bedeutende Ausdehnung; immerhin hatte der Ausstand noch nicht so allgemein um sich gegriffen, dass nicht der Zugverkehr, wenn auch unter grossen Beschränkungen, hätte aufrecht erhalten werden können. Da die Ausständigen sahen, dass sie auf diese Weise nicht zum Ziele gelangten, so versuchten sie die noch verkehrenden Züge anzuhalten und die Lokomotiv- und Begleitmannschaften zum Anschluss zu gewinnen; auf diese Weise erreichten sie es, dass die Nordbritische Eisenbahn den Güterverkehr ganz einstellen und die Caledonische Bahn ihn äusserst einschränken musste. Der ebenfalls beschränkte Personen- und Postverkehr dagegen konnte — wenn auch mit fast regelmässigen Verspätungen — im wesentlichen aufrecht erhalten werden und erleichterte den Verwaltungen das Beharren bei ihrer Absicht, jedes Zugeständniss so lange zu verweigern, bis die Angestellten ihren Dienst wieder angetreten hätten. Auf Seiten der Ausständigen rief das Ausbleiben der erwarteten Nachgiebigkeit eine ausserordentliche Erbitterung hervor; die zahlreichen Versammlungen drohten, dass sie sich bald nicht mehr mit dem zehnstündigen Arbeitstag begnügen, sondern sogar den achtstündigen fordern würden, wenn die Verwaltungen noch ferner jedes Entgegenkommen ablehnten; auch schreckte man nicht mehr vor Gewaltthätigkeiten zurück. Man warf mit Steinen nach den fahrenden Zügen, man griff die Unterkunftshäuser der Weiterarbeitenden an, suchte die neu eingestellten Arbeiter vor das Central-Ausstandsamt zu schleppen, leistete der Ausweisung aus den überwiesenen, aber der Eisenbahn gehörigen Häusern thätlichen Widerstand und schreckte selbst vor Brandstiftung nicht zurück; mehrmals musste die Hilfe der Polizei und selbst der Truppen in Anspruch genommen werden.

Der Höhepunkt der Bewegung war am 29. Dezember überschritten; wenn sich die Zahl der Ausständigen auch noch immer auf etwa 9 000 belief, so kehrten doch viele Lokomotivführer und Heizer zum Dienst zurück und es gelang, neue Kräfte zu gewinnen. Der Güterverkehr konnte sogar theilweise wieder aufgenommen werden; aber erst am 15. Januar waren bei der Caledonischen Bahn alle Lücken wieder ausgefüllt. Bei der Nordbritischen Bahn, unter deren Bediensteten die Unzufriedenheit am grössten gewesen war, erlosch der Ausstand sogar erst Ende Januar. Die Stimmung der unbetheiligten Bevölkerung war in Edinburg der Bewegung günstig, in Glasgow dagegen ungünstig; indessen gelang es den Ausständigen, hervorragende Personen für ihre Sache zu interessiren. Die Bürgermeister von Edinburg und Glasgow versuchten — allerdings vergeblich — zu vermitteln. Der Abgeordnete Channing brachte am 23. Januar im Unterhause einen Antrag auf gesetzliche Festsetzung der Arbeitsstunden ein; nachdem aber der Handelsminister Hicks Beach den Antrag als augenblicklich zweckwidrig bezeichnet und unter Einräumung, dass im Eisenbahnbetriebe die Ueberanstrengung der Angestellten gemeingefährlich und zu beseitigen sei, doch zunächst eine Untersuchung darüber für erforderlich erklärt hatte, ob und in welchem Umfange Ueberanstrengung erfolge, wurde der Antrag mit 141 gegen 124 Stimmen abgelehnt.

Der Ausstand muss als vollkommen gescheitert betrachtet werden; er hat also nicht einmal den Ausständigen Vortheile, sondern sogar noch Schaden durch Lohnausfall usw. gebracht. Der Schaden der Eisenbahnverwaltungen ist von der „Railway official Gazette" für die Nordbritische Bahn auf 90 436 £, für die Caledonische Bahn auf 36 142 £ und für die weniger berührte Glasgow und Südwestbahn auf 9 366 £, zusammen also auf 135 947 £ = 2 718 940 ℳ berechnet worden. Aber nicht zu berechnen oder auch nur zu schätzen ist der Schaden, welcher den Fabriken und gewerblichen Anlagen erwuchs, weil sie infolge der Einstellung oder Beschränkung des Güterverkehrs bald Mangel an Kohlen und Rohstoffen litten und den Betrieb aussetzen mussten, wodurch Tausende von Arbeitern mehrere Wochen brotlos wurden.

Die Einnahmen der Eisenbahnen aus dem Postverkehr im Jahre 1890.

Die Beförderung der Postsendungen hat den Englischen Eisenbahnen im Jahre 1890 eine Einnahme von 921 489 £ (14 000 £ mehr als 1889) eingebracht, und zwar vertheilt sich diese Summe mit 582 646 £ auf England (davon 175 650 £ auf die London and North Western, 117 600 £ auf die Great Western, 53 870 £ auf die Midland, 45 500 £ auf die North Eastern, 33 500 £ auf die Great Northern, 29 935 £ auf die Great Eastern und 24 750 £ auf die South Eastern), mit 147 533 £ auf Irland (davon 40 740 £ auf die Great Southern and Western, 38 623 £ auf die Great Northern, 29 071 £ auf die Midland Great Western) und mit 191 810 £ auf Schottland (davon 67 825 £ auf die Caledonian, 55 526 £ auf die Highland und 24 000 £ auf die North British).

Die Strassenbahnen im Jahre 1889.

Während die Gesammtlänge der Strassenbahnen des Vereinigten Königreichs am 30. Juni 1879 erst 368 Meilen betrug, belief sich dieselbe zu demselben Zeitpunkte 1889 auf 949, 5 Meilen, von denen 243, 25 den Gemeinden und 706, 25 Meilen Privatgesellschaften gehörten; auf England und Wales entfielen von der Gesammtlänge 758, auf Schottland 81 und auf Irland 110 Meilen. An Betriebsmitteln waren 27 060 Pferde, 539 Lokomotiven und 3 645 Wagen vorhanden; die Einnahmen beliefen sich bei einem Verkehr von 477 596 268 Personen auf 2 980 224 £, die Ausgaben auf 2 266 681 £ und der Ueberschuss auf 713 543 £. An Anlagekapital sind 12 704 629 £ Antheilscheine und 5 423 251 £ Schuldverschreibungen, zusammen also 18 127 880 £ genehmigt und davon 9 611 368 £ auf die Antheilscheine sowie 3 945 595 £ auf Schuldverschreibungen, zusammen also 13 556 963 £ eingezahlt; das verwendete Anlagekapital berechnete sich auf 13 661 591 £.

Aus Afrika.

Algerien.

Die Einnahmen der im Laufe des Jahres 1890 nur um 9 km (Strecke Aïn-Fezza-Tlemcen) verlängerten Algerischen Bahnen haben sich, wie die folgende Uebersicht zeigt, abgesehen von zwei Linien, in befriedigender Weise entwickelt.

Bahnnetz	Betriebslänge am Schlusse des Jahres		Betriebseinnahmen im Laufe des Jahres	
	1890 km	1889 km	1890 Frcs.	1889 Frcs.
Linien der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft . . .	513	513	9 867 642	8 552 252
Ostalgerisches Netz	897	897	6 689 839	5 233 350
Eisenbahngesellschaft Bona-Gelma nebst Fortsetzungen:				
a) altes Netz einschl. der Tunesischen Linien . . .	536	536	4 083 113	2 993 233
b) neues Netz (Souk-Ahras-Tebessa)	128	128	346 065	281 264
Westalgerisches Netz	296	287	2 359 669	2 248 317
Französisch-Algerisches Netz (im Betriebe der Westalgerischen Eisenbahngesellschaft):				
a) Arzew-Kralfallah	214	214	1 408 879	1 372 569
b) Kralfallah-Mecheria . . .	138	138	331 310	306 933
c) Mecheria-Aïn-Sefra . . .	102	102	92 485	116 098
d) Aïn-Thizy-Mascara	12	12	57 328	56 870
e) Mostaganem-Tiaret . . .	197	197	499 665	409 091
f) Modzbah-Marhoum . . .	32	32	7 431	21 841
zusammen . .	3 065	3 054	25 743 406	21 591 818

Tunesien.

Das Tunesische Bahnnetz besteht zur Zeit 1. aus der Linie Tunis-la Goletta (35 km), die einer Italienischen Gesellschaft gehört und mit Hilfe der Zinsengewähr der Italienischen Regierung betrieben wird; 2. aus der vollspurigen Medjerdah-Bahn, die im Jahre 1877 der Eisenbahngesellschaft Bona-Gelma nebst Fortsetzungen konzessionirt wurde und von dieser mit Hilfe der Zinsengewähr der Französischen Regierung betrieben wird; 3. aus der im Jahre 1882 seitens des Kriegsdepartements mit 60 cm Spurweite erbauten Bahn Susa-Keruan, deren regelmässiger Betrieb seit März 1888 durch die Bona-Gelma-Gesellschaft gesichert ist, und 4. aus der 20 km langen, mehreren Hüttengesellschaften konzessionirten Bahn zwischen Tabarka und Kap Serrat.

In Bauvorbereitung befinden sich 1. die vollspurige Linie von Bizerte über Mateur und Djedeïda nach Tunis, 2. die mit Meterspur zu bauende Linie von Tunis über Keruan, Gilma, Sbeitla, Kasserine und Feriana nach Gafsa, 3. der Anschluss von Feriana aus an das Algerische Netz in der Richtung auf Tebessa, 4. eine Zweigbahn von Susa durch die Sahel nach Sfax, 5. eine Zweigbahn von Nebeul nach Hammamet, 6. eine Zweigbahn von Zaghouan nach le Kef und 7. eine Zweigbahn von Béja nach der Nordküste zur Erschliessung des Bergwerkbezirks von Nefzas, sowie — zum Theil wenigstens — der Urwälder der Khroumirie. Für später ist eine Verlängerung der unter 2 genannten Linie von Gafsa nach Gabes und Djerid in Aussicht genommen.

Kongostaat.

Nach dem Geschäftsbericht, welchen der Verwaltungsrath der am 21. Januar d. J. in Brüssel abgehaltenen ordentlichen Hauptversammlung der Kongo-Eisenbahngesellschaft erstattet hat, ist der Bauplatz für den Bahnhof Matadi vollständig geebnet; da hierzu Felseinschnitte erforderlich waren, so ergibt der Abraum vorzügliche Bausteine. Bevor die Aufschüttungen vollendet wurden, stellte man den Unterbau der Lagerräume und Werkstätten her, um später nicht neue Ausgrabungen vornehmen zu müssen; vorläufig ist nur der Raum für die (bereits gelegten) Schienen aufgeschüttet worden. Die Lokomotiven sind in Matadi angekommen und konnten dank der gebauten Landungsbrücke ohne Schwierigkeit entladen werden. Das gesammte weisse Personal in Matadi ist in aus Europa bezogenen Häusern untergebracht; mit Beendigung der Regenzeit werden die erforderlichen Bauten in Matadi vollendet sein und dann die ganze Thätigkeit der Strecke zugewendet werden. Gegenwärtig sind die Arbeiten auf der ganzen Strecke bis zum Uebergang über den Mpozo in Angriff genommen und bereits in nächster Zeit wird die Lokomotive auf den ersten Kilometern verkehren können. Am wichtigsten ist die Arbeiterfrage; bisher sind die Kosten der Handarbeit erheblich unter den Anschlägen geblieben und da sich die Beobachtung bereits auf eine ziemlich bedeutende Anzahl Arbeitstage erstreckt, so steht zu hoffen, dass dies auch so bleiben werde. Es erübrigt noch die unerlässliche grosse Zahl Arbeitskräfte nach den Werkstellen zu führen; die Arbeiten sind bereits weit genug vorgerückt, um so viel Hände, als sich nur darbieten, zu beschäftigen. Im März 1890 wurden 500, im Juli 1200, gegenwärtig aber werden 2000 Arbeiter verwendet. Der Gesundheitszustand des weissen Personals lässt nichts zu wünschen übrig, aber das schwarze Personal hat unter den in jenen Breiten bei Erdarbeiten unvermeidlichen Gesundheitsbeeinträchtigungen zu leiden.

Bezüglich der Zukunft des Unternehmens zeigt der Verkehrsaufschwung während des letzten Jahres, wie bescheiden die Veranschlagungen der künftigen Einnahmen gewesen sind. Die Zahl der in der Gegend der Kongofälle beförderten Lasten war auf 60000 (= 1800 t) geschätzt und daraus geschlossen, dass bei Eröffnung der Bahn 2250 t erreicht werden würden; schon jetzt ist diese Ziffer überschritten, und zwar lediglich bezüglich der Linie von Matadi nach dem Stanley-Pool, während noch eine neue Verkehrsstrasse über Kimpesse am Südufer eröffnet und die Nordlinie über Vivi wieder eingenommen ist, ohne dass damit dem Bedürfniss Genüge gethan wäre. Es ist unmöglich vorauszusehen, welche Ausdehnung dieser Verkehrsaufschwung annehmen wird, wenn die Bahn gebaut sein oder nur auf den ersten Kilometern betrieben wird; jedenfalls werden die weitgehendsten Hoffnungen durch die Wirklichkeit übertroffen werden.

Von dem Aktienkapital von 25000000 Frcs. bleiben noch 13481400 Frcs. einzuzahlen; es sind also 11518600 Frcs. eingezahlt worden, von denen am 30. Juni 1890 noch 7717248,07, zur Zeit der Hauptversammlung noch 5,5 Millionen verfügbar waren. Die Gesellschaft hat daher beschlossen, die auf den 1. März 1891 festgesetzte Einzahlung bis auf weiteres zu vertagen, um nicht unnütz Zinsen bezahlen zu müssen.

Oranje-Freistaat.

Der Volksraad hat während seiner letzten Tagung das mit dem Kapland getroffene Abkommen genehmigt, auf Grund dessen dieses die Eisenbahn von Bloemfontein nach Bethlehem und dem Vaalfluss, sowie die Eisenbahn des „Grain-Distrikt“ (es ist wahrscheinlich die Anschlussbahn von Bloemfontein an das Kapnetz in Colesberg gemeint) auf eigene Kosten und Gefahr bauen will.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Verpflichtung zur Verwahrung eines neben einem öffentlichen Wege sich hinziehenden Grabens.** Aus den Entscheidungsgründen: „Zunächst billigt der zweite Richter die Auffassung des ersten Rechtszuges, wonach der an dem erwähnten Wege sich hinziehende Graben als Abhang im Sinne des § 367 Nr. 2 R.-Str.-G.-B.'s sich darstelle. Hiergegen wendet sich der erste und Hauptangriff der Revision. Für die Revisionsklägerin scheint der Umstand zu sprechen, dass die fragliche Vertiefung sich als ein neben einem öffentlichen Wege hinziehender Graben kennzeichnet und dass Gräben im § 367 a. a. O. nicht aufgeführt sind. Gleichwohl ist der Angriff nicht durchgreifend. Es gibt zweifellos Gräben, welche vom § 367 Nr. 12 a. a. O. nicht getroffen werden und es wird dies meist bei den gewöhnlichen Strassengräben zutreffen, welche eine besondere Gefahr für Menschen nicht darbieten, auch wenn sie durch ein Geländer oder dergl. nicht verwahrt sind. Andererseits kommen vielfach auch Gräben, Kanäle, Flussufer u. dergl. vor, welche sich neben öffentlichen Wegen in solcher Weise hinziehen, dass durch den Mangel von Geländern, Brustwehren oder anderen Schutzvorrichtungen Gefahr für Menschen entstehen kann. Es besteht kein gesetzliches Hinderniss, derartige Gräben usw. unter den Begriff von ‚Abhängen‘ unterzuordnen. Es ist nicht anzunehmen, dass der Gesetzgeber nicht auch solche Gefährdungen des öffentlichen Verkehrs unter Strafe stellen, dass er den Ausdruck ‚Abhänge‘ auf natürliche Abhänge an Bergen, Höhen u. dergl. beschränken wollte. Entgegengesetztenfalls würde das Strafgesetz eine kaum erklärliche Lücke aufweisen, gegen deren Vorhandensein schon die Natur der Sache angerufen werden kann. — Einen rechtsgrundsätzlichen Verstoss enthält somit die angefochtene Entscheidung desfalls nicht (vergl. Erk. d. Civ.-Sen. d. Reichsger. v. 21. Mai 1889). Der zweite Richter stellt nun fest, ein gewöhnlicher Weggraben sei jener Graben nicht. Diese Feststellung gründet sich auf die besondere Anlage, Beschaffenheit und Gefährlichkeit jenes Grabens und ist insoweit thatsächlicher Natur, lässt auch hierbei einen Verstoss wider Rechtsnormen überall nicht erkennen. Insbesondere erscheint § 259 der Civ.-Proz.-Ordn. nicht als verletzt dadurch, dass der vorige Richter für seine Feststellung bereits ausreichende Unterlagen als vorhanden angenommen und die von der Beklagten verlangte Vernehmung eines Sachverständigen nicht mehr für erforderlich erachtet hat (§ 369 Abs. 1 Civ.-Proz.-Ordn.). Die besondere Gefährlichkeit jenes Grabens aber für die auf dem Wege Verkehrenden folgert der zweite Richter auch noch aus dem Umstande, dass eine Reihe von Personen theils vor, theils nach dem 13. Juni 1887 in denselben gefallen sind und dass eine Beleuchtung desselben Nachts nicht stattgefunden hat. — Unter diesen Umständen kann ein Rechtsirrthum in der Annahme nicht gefunden werden, dass auf der Grabenseite des Weges Schutzvorrichtungen hätten angebracht werden sollen und dass die Unterlassung solcher Anbringung eine Verfehlung gegen die mehr angeführte Gesetzesstelle enthalte. — Aber auch die Annahme des zweiten Richters ist rechtlich unbedenklich, dass der Beklagten die Herstellung jener Schutzvorrichtung oblag, weil sie für die Sicherheit der auf ihrem Wege Verkehrenden zu sorgen habe. Aus der Verhandlung, insbesondere der Vernehmung des Sachverständigen W. entnimmt der zweite Richter, in Uebereinstimmung mit dem ersten Rechtszuge, ohne Rechtsirrthum, dass Beklagte Eigenthümerin oder doch vollständige Besitzerin nicht nur des öffentlichen Weges, sondern auch des fraglichen Grabens ist. Beklagte hat, wie der vorige Richter feststellt, zugegeben, dass der fragliche Graben ein Theil des Weges selbst sei, ferner ist festgestellt, dass der an den Graben stossende Theil des Weges und der Grabentheil selbst der beklagten Gemeinde im Jahre 1864 von der Besitzerin des H.'schen Gutes zur Verbreiterung des Kommunalweges abgetreten und von der Beklagten übernommen worden seien. Diesen Feststellungen gegenüber beruht die Annahme, dass Beklagte dem Publikum gegenüber für die Unterlassung der Verwahrung des Grabens im Sinne des § 367 Nr. 12 des R.-Str.-G.-B.'s aufzukommen habe, keinenfalls auf Verletzung einer Rechtsnorm und musste auch der gegen diese Annahme gerichtete Angriff ohne Erfolg bleiben. Denn offensichtlich ist dem vorigen Richter auch darin beizupflichten, dass die der Beklagten gegenüber vom Besitzer der angrenzenden Leimsiederei durch Vertrag übernommene Verpflichtung zur Unterhaltung des Grabens und die damit korrespondirende Berechtigung desselben zur Benutzung des Grabens jene öffentlich-rechtliche Verpflichtung von der Beklagten nicht abzuwälzen vermöge. Zwar kann aus § 367 Nr. 12 a. a. O. nicht gefolgert werden, dass stets der Eigenthümer der betreffenden Wege bezl. Abhänge, Gruben usw. zur Verwahrung der letzteren verpflichtet sei; vielmehr wird regelmässig der Inhaber der gefährlichen Anlage die Verantwortung für deren Verwahrung bezl. für die Unterlassung solcher Verwahrung treffen. Allein, dass gegebenen Falles die beklagte Gemeinde in diesem Sinne auch Inhaberin des Weges nebst Graben ist, geht aus den Feststellungen des zweiten Richters zur Genüge hervor. Es bedarf mithin keiner Erörterung der Frage, ob in Fällen, wie der vorliegende, nicht stets der Inhaber des öffentlichen Weges als solcher schon zur Verwahrung des anstossenden Abhanges verpflichtet wäre.“ (Erk. des VI. Senats des Reichsgerichts vom 27. Februar 1890; Entscheid. f. Civils. Bd. XXV S. 53 ff.)

Bücherschau.

Album de Statistique Graphique de 1889. Paris 1890. Dieses von dem Französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten kürzlich in 11. Auflage (bezw. in der ersten Auflage des zweiten Jahrzehnts) herausgegebene, trefflich ausgestattete Werk enthält 26 in Farbendruck ausgeführte geographisch-statistische Kartenblätter, welche bildlich den Eisenbahn- und Schifffahrtsverkehr Frankreichs in den Jahren 1887

und 1888, sowie den Weltausstellungsverkehr in 1889 darstellen. (13 dieser bildlichen Darstellungen sind dem Verkehr der Eisenbahnen und der Schifffahrt, 7 dem Verkehr auf den Landstrassen und in den einzelnen Departements und 6 dem Weltausstellungsverkehr von 1889 gewidmet.)

Die den Eisenbahnverkehr betreffenden Blätter geben folgende graphische Darstellungen: 2 Blätter stellen die kilometrischen Brutto- und die Nettoeinnahmen der Französischen Eisenbahnen in 1888 dar, 2 Blätter den Personenverkehr in den Jahren 1887 und 1888 und schliesslich 2 Blätter den Güterverkehr je in denselben Jahren 1887 und 1888.

Farbige Bänder (violette und rothe), welche neben den Bahnlinien herlaufen, veranschaulichen durch ihre verschiedene Breite die Stärke des Personen- bezw. Güterverkehrs auf den betreffenden Bahnlinien (1 mm Breite = Verkehr von 100 000 Reisenden bezw. 100 000 t).

Wenn man die den Verkehr von 1888 darstellenden Blätter mit denen des Vorjahres (1887) vergleicht, ersieht man, dass die seit 1883 andauernde Verkehrskrise ihrem Ende nahte. Der Verkehr hob sich von 1887 auf 1888 um 187 Millionen Personenkilometer und um ungefähr eine halbe Milliarde (491 Millionen) Tonnenkilometer, womit der Rückgang um 10 Milliarden Tonnen, welchen der Güterverkehr seit 1885 erfahren hatte, wieder eingebracht war, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, dass das in Betrieb befindliche Eisenbahnnetz in der Zwischenzeit sich um 12 % (3 412 km) vergrössert hatte. Dabei haben sich, wie die 2. Tafel zeigt, in günstiger Weise die kilometrischen Nettoeinnahmen infolge Reduktion der Betriebskosten um etwa 13 Millionen (in 1887 52,4 %, in 1888 51,1 % der Einnahmen) von 15 753 auf 15 582 Frcs. gehoben. — Wie die Tafel 24 zeigt, welche den Verkehr während der Weltausstellung darstellt, gestalteten sich dann die Verkehrsverhältnisse während der Ausstellung in 1889 noch weit günstiger.

Die 7 folgenden Blätter stellen ganz in ähnlicher Weise den Schifffahrtsverkehr (sowohl den Fluss-, als den Seeverkehr) dar. Aus denselben ist ersichtlich, dass der Schifffahrtsverkehr stetig gestiegen ist (von 1888 auf 1889 um 58 Millionen Tonnenkilometer und von 2 452 Millionen in 1884 auf 3 237 Millionen in 1889, also um 785,05 Millionen oder um 32 %). Während der Bahnverkehr einfach den Umfang zurückerobert hat, welchen er (bei einem um 12 % geringeren Bahnnetz) in 1884 hatte, und während in 1884 der Schifffahrtsverkehr etwa 1/4 des Eisenbahnverkehrs repräsentirt, betrug derselbe in 1888 beinahe 1/3 des Bahnverkehrs.

Von besonderem Interesse sind die 6 Blätter, welche den Verkehr zur Zeit der Weltausstellung von 1889 nach den verschiedensten Gesichtspunkten bildlich darstellen, nämlich:

I. Vergleichung der Zahl der Besucher der Ausstellungen von 1867, 1878 und 1889 (welche stetig gewachsen ist);

II. die Anzahl der in Paris anwesenden Reisenden in 1888 und 1889 (Omnibusverkehr, Tramwayverkehr, Bahnhofverkehr, Hotelverkehr wird dabei besonders und zwar nach Monaten geschieden veranschaulicht);

III. die Frequenz der Reisenden in den Seehäfen und den Französischen Grenzbahnhöfen in 1888 und 1889. Man erhält auf dieser Karte ein klares Bild, wie der Hauptstrom der zur Ausstellung Reisenden über Lille resp. Belgien (674 000 in 1888, 662 000 in 1889), Calais (248 000 bezw. 347 000) und Genf, dann über Delle, Ventimiglia (Italien) und Irun (Spanien) kommt, während über die Deutschen Anschlusspunkte ein verhältnissmässig geringer Verkehr stattfand (über Avricourt 153 000 bezw. 189 000 Reisende);

IV. kilometrische Quartaleinnahmen der Französischen Eisenbahnen vom Jahre 1865—1889. Gegen die vorige Ausstellung von 1878 sind die Kilometereinnahmen des Personenverkehrs in 1889 nicht unerheblich zurückgegangen;

V. Einnahmen der Octroi der Stadt Paris von 1875 bis 1889 (in dem Ausstellungsjahr 1889 betrugen dieselben 150 Millionen Francs, wovon etwa 83 Millionen auf die Steuer von Getränken, welche im Vorjahre 75 Millionen eingebracht hatte, fallen);

VI. Bruttoeinnahmen der Pariser Theater von 1878—1889 (während der Weltausstellung von 1889 32,7 Millionen Francs gegen 21,9 Millionen Francs in 1867 und 30,6 Millionen in 1878).

Wie unsere Leser sehen, ist hier ein sehr reiches Material plastisch dargestellt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft führt die an der Linie Gr.-Kanizsa-Steinamanger gelegene Station „Szt. Iván Zala-Egerszeg“ zum Unterschiede von der an der Ukker Lokalbahn (Königl. Ungarische Staatseisenbahnen) gelegenen Station „Zala-Egerszeg“ fernerhin die Benennung „Zala-Szent-Iván“.

Berlin, den 14. März 1891. (496)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Der Gesammtverkehr auf der Wasser-Umschlagsstelle am Oderhafen hierselbst, sowie der Kohlenverkehr auf der Wasser-Umschlagsstelle zu Pöpelwitz wird am 18. März d. J. wieder eröffnet, vorausgesetzt, dass bis dahin die Schifffahrt begonnen hat und der Wasserstand eine Ueberladung in die Schiffe und von den Schiffen zulässt.

Der Zeitpunkt der Eröffnung des Verkehrs für die sonstigen Güter auf der Pöpelwitzer Umschlagsstelle wird demnächst bekannt gemacht werden.

Breslau, den 16. März 1891. (497)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die diesseitige Fähranstalt Bingerbrück-Rüdesheim ist am 11. d. Mts. wieder eröffnet.

Köln, den 14. März 1891. (498)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Der durch Hochwasser gestörte Verkehr an den Elbkais zu Dresden ist am 13. d. Mts. wieder aufgenommen worden. — Die Verkehrswiederaufnahme am Elbkai zu Riesa erfolgt am 16. d. Mts.

Dresden, am 13. März 1891. (499)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Der seit dem 11. Februar l. J. eingestellt gewesene Gesammt-Schifffahrtsverkehr am Bodensee wurde am 6. März l. J. wieder eröffnet.

Wien, am 9. März 1891. (500)

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 11. d. Mts. in Nr. 21 der Vereinzeitung bringen wir zur Kenntniss, dass der Verkehr auf unserer Lokalbahn Dembica-Tarnobrzeg am 12. d. Mts. wieder aufgenommen wurde, dagegen der Güterverkehr zwischen Tarnobrzeg-Rozwadów-Nadbrzezie bis auf weiteres eingestellt bleibt.

Lemberg, den 19. März 1891. (501)

3. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. an werden die Artikel Hohlglas und Hohlglaswaaren bei Aufgabe von 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief im Verkehre zwischen Aussig, Station der Aussig-Teplitzer Bahn, und den Rhein- und Main-Umschlagplätzen Frankfurt a/M. transit und Frankfurt a/M. Hafen, Gustavsburg transit, Kastel Hafen, Ludwigshafen a/Rh. transit, Mainz Hafen und Mannheim transit zu den Taxen des Spezialtarifs II des Rhein- und Main-Umschlagstarifes vom 1. Oktober 1886 berechnet.

München, den 14. März 1891. (502)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Auf dem Bahnhof Breslau, Oderhafen, ist zur vorübergehenden Einlagerung der sowohl zu Schiff als auch auf der Eisenbahn ankommenden Wasserfrachten, welche ihrer Natur nach Schutz gegen Nässe bedürfen und die in Ermangelung des nothwendigen Wagen- oder Kahnraums nicht unmittelbar vom Schiff in die Eisenbahnwagen oder umgekehrt aus den Eisenbahnwagen in die Schiffe verladen werden können, ein Lagerschuppen errichtet.

Bei Benutzung des Lagerschuppens am Breslauer Oderhafen werden für die bahnseitige Ver- und Entladung von Gütern die nachstehenden Gebühren erhoben:

a) für das Ladegeschäft zwischen Schiff und Schuppen dieselben Gebühren, wie unter II C XII 3 B a I (Seite 14) des diesseitigen Gütertarifs für den Binnenverkehr für Krahngüter angegeben (wegen der mit den Rutschen zu verladenden Güter siehe nachstehend unter b);
b) für die vom Schuppen mit den Rutschen in die Schiffe zu verladenden Güter (Zucker, Getreide, Mehl usw.) 4 ₰ u. 100 kg;
c) für die Verladung zwischen Schuppen und Eisenbahnfahrzeugen 4 ₰ u. 100 kg.

Für die Benutzung des Lagerschuppens am Oderhafen selbst gelten im übrigen besondere Bestimmungen, welche bei der Güter-Abfertigungsstelle Breslau, Oderthor und am Oderhafen eingesehen werden können.

Breslau, den 14. März 1891. (503)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Italienischer Verband. Am 1. Mai tritt der Nachtrag III zu Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifs in Kraft. Derselbe enthält neue Schnitt-

sätze für Heft 1 (Bayerische Staatsbahn), Heft 2 (Württembergische Staatsbahn) und für einen Theil des Heftes 3 (Badische Staatsbahn), ferner ermässigte Taxen für den Ausnahmetarif 14 (Stärke), sowie anderweite Berichtigungen und Ergänzungen. Die Hefte 1 und 2 enthalten theilweise geringe Erhöhungen. Der Nachtrag kann von unserer Drucksachenkontrole zum Preise von 1,60 ℳ bezogen werden (kostenfrei für Besitzer oder Käufer des Theil II des Haupttarifs).

Strassburg, den 8. März 1891. (504)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. April 1891 treten die Nachträge III zu den Heften 1—3 des **Nordösterreichisch - Mittelrheinischen Gütertarifs** vom 1. September 1889 in Kraft, welche verschiedene Ergänzungen und Abänderungen der Ausnahmetarife enthalten.

München, den 11. März 1891. (505)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Hannover-Bayerischer Verkehr. Heft 3. Im Verkehr mit den Bayerischen Lokalbahnstationen Grafendorf, Hammelburg und Wolfsmünster werden mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab die Frachtsätze des Spezialtarifs III und für einzelne Artikel des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II um 0,03 ℳ für 100 kg ermässigt.

Frankfurt a/M., den 12. März 1891. (506)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten die Nachträge XIV zu Heft 1 und V zu Heft 3 des Verbands-Gütertarifs in Kraft. Dieselben enthalten neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für den Klassengutverkehr und für die Ausnahmetarife 1 (Lebensmittel als Eilgut), 2b (Stückgüter in Wagenladungen), 5a (Getreide), 6a (Europäisches Holz), 27 (Kalk) und 35 (Tabakslauge und Tabaksjauche) und sind durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Dresden, am 12. März 1891. (507)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Riesa. Mit Gültigkeit vom 23. März d. J. gelangen für die Dauer der diesjährigen Elbschiffahrtsperiode im Verkehre zwischen R i e s a - E l b k a i und V o i t e r s r e u t h loco und transit ermässigte Frachtsätze für Elbumschlagsgüter unter den in den „Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Riesa" verzeichneten Bedingungen zur Anwendung.

Die Frachtsätze sind bei uns zu erfahren. (508)

Dresden, am 10. März 1891.
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-Pfälzischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 3 (bestimmte Stückgüter) für Neunkirchen-Gersheim von 0,69 auf 0,61 ℳ ermässigt.

Köln, den 10. März 1891. (509)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Breslau - Sächsischer Güterverkehr. Am 20. d. Mts. tritt für die Beförderung von Eisenerzen, Kiesabbränden, Konverter-, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen- und Walzenschlacken bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen ein ermässigter Ausnahmefrachtsatz im Breslau - Sächsischen Güterverkehr von Riesa nach Friedrichshütte in Höhe von 0,97 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Breslau, den 14. März 1891. (510)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Güterverkehr. Die z. Zt. bestehenden Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von K a r t o f f e l n zwischen den Stationen G ö r l i t z und Z i t t a u der Königl. Preussischen Staatsbahnen einerseits und den in den Rheinisch - Westfälisch - Sächsischen Verband einbezogenen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch), sowie der Eisern-Siegener Eisenbahn, der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, der Georgs - Marienhütten - Eisenbahn, der Niederländischen Staatseisenbahnen und der Nordbrabant - Deutschen Eisenbahn andererseits gelten vom 15. März 1891 ab in gleichem Umfange im Verkehre mit den Stationen G ö r l i t z i/S c h l e s. und Z i t t a u der K ö n i g l. S ä c h s i s c h e n S t a a t s b a h n e n.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die letztgenannten Stationen Auskunft.

Dresden, am 13. März 1891. (511)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Vom 15. März d. J. ab gelangen für die Beförderung von Granitsteinen des Spezialtarifs III, unverpackt, von Bautzen und Demitz nach Dresden-Neustadt Elbkai Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung, falls diese Sendungen v o n d a m i t d e r E l b e n a c h a u s s e r - s ä c h s i s c h e n O r t e n b e f ö r d e r t werden.

Diese für Wagenladungen von 10 000 kg gültigen Ausnahmefrachtsätze und zwar:

Bautzen - Dresden - Neustadt Elbkai . . . . 0,20 ℳ
Demitz - Dresden - Neustadt Elbkai . . . . 0,17 „
für 100 kg

finden im Rückvergütungswege Anwendung, gegen Einreichung der Frachtbriefe und Schiffsladescheine bei der unterzeichneten Generaldirektion.

Dresden, am 13. März 1891. (512)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Galizisch - Norddeutscher Getreideverkehr. Mit dem 1. April d. J. treten zu den Tarifheften 1 und 2 je der vierte Nachtrag und zum Tarifheft 3 der dritte Nachtrag in Kraft. Die Nachträge enthalten unter anderem Aufnahme von Stationen sowie Tarifänderungen und Ergänzungen. Insoweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze bis zum 14. Mai d. J. einschl.

Abzüge der Nachträge sind auf den Verbandstationen kostenfrei zu haben.

Breslau, den 16. März 1891. (513)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Haltestelle Voitelsbrunn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Ausnahmetarif für Steinkohlen, Briquets und Koks von Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einbezogen.

Für Sendungen nach der genannten Haltestelle, welche nur frankirt und ohne Nachnahmebelastung angenommen werden, kommen die in dem vorbezeichneten Tarif bezw. in den hierzu erschienenen Nachträgen für die Station Niklosburg vorgesehenen Frachtsätze zur Erhebung.

Breslau, den 16. März 1891. (514)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn. Vom 15. März l. J. ab wird auf diesseitiger Bahn gemünztes Geld bei Aufgabe in Wagenladungen, auch i n d i c h t e S ä c k e verpackt, gegen Hinterlegung des im § 47 des Betriebsreglements vorgeschriebenen Reverses, zur Beförderung zugelassen. Ferner wird vom gleichen Tage ab, soweit im Nebengebührentarife eine Gebühr f ü r d e n (1) W a g e n festgesetzt ist, ein Schemel- oder Kuppelwagen als ein Wagen behandelt.

Darmstadt, den 6. März 1891. (515)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Petroleumäther. Am 1. Mai d. J. treten die im Verkehr von den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen sowie von Lübeck, Peine und Braunschweig nach Rheinisch-Westfälischen Stationen bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Petroleumäther ausser Kraft.

Elberfeld, den 16. März 1891. (516)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Pottasche treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Jungbunzlau B. N. B.	51 ℳ
Nach Dresden-Elbkai von Jungbunzlau B. N. B.	87 „

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 9. März 1891. (517)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch - Süddeutscher Eisenbahnverband. E i n f ü h r u n g v o n T a r i f n a c h t r ä g e n. Mit 1. April 1891 gelangen zu dem vom 1. März 1888 gültigen Tarif für den bezeichneten Verband der

Nachtrag IV zu Theil II, Heft 1, 2 und 3, ferner
Nachtrag II zu Theil IV

zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten die Verlängerung der, laut Nr. 14 vom 18. Februar l. J. dieses Blattes zum 31. März l. J. aufgehobenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 2 A, b und c (Eisenwaaren in Ladungen von 5 000 und 10 000 Kilogramm) sowie des Ausnahmetarifes Nr. 2 B, b und c (Façoneisen in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg) über den 31. März l. J. hinaus, unter gleichzeitiger Abänderung des Artikelverzeichnisses und der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 2.

Wien, am 14. März 1891. (518)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für a) Mehl und Mahlprodukte (exkl. Kleie), b) Kleie treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von	a und b
Wien Kaibahnhof, D.U.Bhf., K.F.N.B. trans.	1,27 M.
„ Wien St. E. G., K.F.N.B., K.F.J.B., Oe. N. W. B.	1,30 „
„ Korneuburg	1,22 „
„ Ebenfurt-Mühle	1,65 „
„ Budapest	2,05 „ *)

Nach Schönpriesen-Umschlag von	a und b
Wien Kaibahnhof, D.U.Bhf., K.F.N.B. trans.	1,22 M.
„ Wien St. E. G., K.F.N.B., K.F.J.B., Oe. N. W. B.	1,25 „
„ Korneuburg	1,17 „
„ Ebenfurt-Mühle	1,60 „
„ Budapest	2,00 „

Nach Dresden-Elbkai von	a	b
Wien Kaibahnhof, D.U.Bhf., K.F.N.B. trans.	1,63 M.	1,56 M.
„ Wien St. E. G., K.F.N.B., K.F.J.B., Oe. N. W. B.	1,66 „	1,59 „
„ Korneuburg	1,58 „	1,51 „
„ Ebenfurt-Mühle	2,01 „	1,94 „
„ Budapest	2,40 „	2,33 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

*) Dieser Frachtsatz hat für Aussig-Landungsplatz keine Gültigkeit.

Wien, am 12. März 1891. (519)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-Ungar.-Rumänischer Eisenbahnverband. Tarifnachträge. Am 1. April l. J. tritt der

Nachtrag XI zu Theil II,
„ XII „ „ III und
„ VII „ „ V

der Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Rumän. Eisenb.-Verband in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Abänderung des Artikelverzeichnisses und der besonderen Bestimmungen, ferner Aufhebung von Frachtsätzen des Ausn.-Tarifs Nr. 5 (Eisen).

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 11. März 1891. (520)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr für Westösterreich resp. Nordwestböhmen. Reexpeditions-Zulassung für Zucker und Getreide im öffentlichen Lagerhause der Firma Ferdinand Kraupner & Co. in Saaz. Es wird die Reexpedition von Zucker aller Art, sowie Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Malz und Mahlprodukten in den Elbeumschlags-Verkehren Dresden-Elbkai-Nordwestböhmen, Nordwestböhmen-Laube, Westösterreich-Schönpriesen-Umschlag und Westösterreich-Aussig-Landungsplatz bei Einlagerung im öffentlichen Lagerhause der Firma Ferdinand Kraupner & Co. in Saaz rücksichtlich solcher Sendungen gestattet, welche in den genannten Verkehren auch bei direkter Beförderung die Station Saaz passiren.

Die Sendungen müssen während des Lagerns ununterbrochen unter Bahnaufsicht stehen.

Der Frachtausgleich findet im Rückvergütungswege statt gegen Vorlage des Original-Frachtbriefes ab der Ursprungsstation und des Original-Aufnahmsscheines für die Weiteraufgabe nach dem Elbeumschlags-Platze, welche Dokumente in Bezug auf Gattung, Inhalt und Gewicht übereinstimmen müssen.

Die Reexpedition muss binnen 12 Monaten vom Datum des Eintreffens der Transporte an gerechnet vorgenommen werden.

Wien, den 13. März 1891. (521)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Oelsaaten treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Korneuburg	1,37 M.
Wien Kaibahnhof K. K. St. B. trs. / Wien D.-U.-Bahnhof K. F. N. B. trs.	1,42 „
Nach Schönpriesen-Umschlag von	
Korneuburg	1,32 „
Wien Kaibahnhof K. K. St. B. trs. / Wien D.-U.-Bahnhof K. F. N. B. trs.	1,37 „
Nach Dresden-Elbkai von	
Korneuburg	1,73 „
Wien Kaibahnhof K. K. St. B. trs. / Wien D.-U.-Bahnhof K. F. N. B. trs.	1,78 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 12. März 1891. (522)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg. Einführung des Nachtrages II. Mit 1. April 1891 gelangt zu dem vom 1. Februar 1890 gültigen Tarife für den bezeichneten Verkehr der Nachtrag II zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Verlängerung der laut Nr. 14 vom 18. Februar l. J. dieses Blattes zum 31. März l. J. aufgehobenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 A, b und c (Eisenwaaren in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg) sowie des Ausnahmetarifes Nr. 3 B, b und c (Façoneisen in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg) über den 31. März l. J. hinaus, unter gleichzeitiger Abänderung des Artikelverzeichnisses und der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3.

Wien, am 14. März 1891. (523)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Einführung eines neuen Personen- und Gepäcktarifes nebst Zonenzeiger für die Linien des Hauptbahnnetzes.) Mit 1. April 1891 gelangen auf den Linien des Hauptbahnnetzes der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn neue Tarife und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren nebst Zonenzeiger zur Gebührenberechnung für Civilpersonen zur Einführung.

Mit dem gleichen Tage treten die ab 1. Januar 1886 gültigen reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarife der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den Personen- und Gepäcktransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren und die Neuausgabe derselben aus dem Jahre 1887 nebst Nachträgen rücksichtlich des Hauptbahnnetzes zur Gänze ausser Wirksamkeit.

Dagegen bleiben die in den vorbezeichneten, für das Hauptbahnnetz zur Aufhebung gelangenden Tarifen enthaltenen allgemeinen und besonderen Bestimmungen, Nebengebühren etc. im Verkehre auf den Lokalbahnen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sinne der einschlägigen Gebührentarife vom 1. Juni 1888, bezw. der auf Seite 3 sub pos. I des dazu gehörigen Nachtrages II enthaltenen Ergänzungen bis auf weiteres aufrecht.

Wien, am 10. März 1891. (524)

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. Italienische Südbahngesellschaft (Adriatisches Netz). Rundreiseverkehr über den Gardasee. Mit 1. April 1891 tritt eine Tarif- und Antheilstabelle für den Oesterreichisch-Italienischen Rundreiseverkehr über Arco, Riva, den Gardasee und Verona in Kraft, welche um den Preis von 15 kr. Oestr. Wrg. pr. Stück bei der kommerciellen Direktion der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Wien zu haben ist.

Durch diese Tarif- und Antheilstabelle wird jene für den Oesterreichisch-(Tirol-) Italienischen Rundreiseverkehr über Riva, den Gardasee und Verona vom 1. August 1882 aufgehoben.

Wien, am 10. März 1891. (525)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Lieferfristen.

Priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellsch. Die auf Grund des Erlasses der K. K. Generalinspektion der Oesterr. Eisenbahnen Z. 1939/II d. d. 24. Januar l. J. publizirte Zuschlagsfrist von drei Tagen zur Lieferungszeit im Güterverkehre mit Wien-Staatsbahnhof und Stadlau loco sowie Wien-Staatsbahnhof und Stadlau transit, wird, vom 16. März 1891 angefangen, aufgehoben und treten mit

dem genannten Tage wieder die normalmässigen Lieferzeiten in Wirksamkeit.
Wien, am 12. März 1891. (526)

6. Verdingungen.

Lieferung von Weichenmaterialien und Herzstücken nebst Zubehör. Die Lieferung von
a) 1 700 Stück Zungenschienen aus Flussstahl.
b) 1 600 Stück Weichenplatten aus Flusseisen,
c) 5 750 Stück Schienenlaschen aus Fluss- oder Schweisseisen,
d) 1 600 Stück Zungendrehstühlen aus Schweisseisen,
e) 8 300 Stück Gleitstühlen aus Schweiss- oder Flusseisen,
f) 100 Stück Weichenböcken, 1 600 Stück Zungenkloben, 220 Stück Zugstangen und 100 Stück Gestängen für Kreuzungsweichen,
g) 9 690 Stück Unterlagsplatten, 56 760 Stück Klemm-, Unterlags- und Steigungsplättchen, sowie 18 650 Stück Schraubenbolzen,
h) 1 245 Stück Herzstücken aus Flussstahl,
i) 1 620 Stück Radlenkern aus Flussstahl und
k) 16 000 Stück Schraubennägeln

soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 28. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, in unserem Sitzungssaale.

Angebote müssen bis zum obigen Termine an das diesseitige Materialienbüreau hierselbst, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Weichenmaterialien" versehen, portofrei eingesandt werden. Die Bedingungen und Zeichnungen, welche für die Lieferung maassgebend sind, sowie die zu Lieferungsangeboten zu benutzenden Formulare, liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie (einschliesslich der Zustellungsgebühr) Einsendung von 50 ₰ für jedes Bedingungsheft (für alle 10 Hefte von a bis k also 5 ℳ) bezogen werden. Die im Reichsanzeiger vom 1. März v. J. Nr. 55 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" finden auch auf diese Verdingung Anwendung. Die Zuschlagsfrist läuft bis zum 10. April d. J.
Magdeburg, den 11. März 1891. (527)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien

Verkauf der Nebenprodukte und Altmaterialien der Gasanstalten zu Witten, Hagen und Lennep. Angebotstermine am 1. April d. J., Vormittags 11 Uhr in dem maschinentechnischen Büreau hier. Bedingungen nebst Massenverzeichniss können von Kanzleirath Peltz hier gegen postfreie Einsendung von 25 ₰ angefordert werden.
Elberfeld, den 9. März 1891. (528)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Im Eisenbahn-Registratur- und Rechnungswesen durchaus erfahrene Beamte zum baldigen Eintritt gesucht. Meldungen unter Beifügung eines Lebenslaufes und von Zeugnissabschriften nimmt die Exped. d. Ztg. unter B. 6 entgegen. (529)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 23. 1891.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 21. März 1891.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. März 1891.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Zur Frage der Einheitszeit.

In dem Leitartikel der Nr. 1 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung ist der dringende Wunsch ausgesprochen, es möge uns bald die Einführung der Einheitszeit beschieden werden. Wir haben mit dem lebhaftesten Interesse alle, das gleiche Ziel erstrebenden Kundgebungen in der Presse verfolgt und begrüssen es mit Freuden, dass nicht nur die Fachblätter, sondern auch die politischen Tageszeitungen zu warmen Fürsprechern der Einführung einer einheitlichen Zeitrechnung werden. Manchen unserer Leser werden u. a. die höchst beachtenswerthen Artikel des „Schwäbischen Merkurs“ über diesen Gegenstand bekannt geworden sein. Wir dürfen hoffen, dass die Erkenntniss der wahren Bedeutung der geplanten Maassregel bald in alle Schichten der Bevölkerung, in alle Kreise der bürgerlichen Gesellschaft eindringen wird. Dann wird auch der Zopf des starren Festhaltens an der Ortszeit fallen; denn vor einer unbefangenen Prüfung können die von gegnerischer Seite erhobenen Einwendungen nicht bestehen und einer unklaren Gefühlssache zu Gefallen, aus Rücksicht auf eine Bequemlichkeit, welche das Aufgeben von Kindheit an gewohnt gewordener Einrichtungen scheut, darf eine Maassregel nicht aufgegeben werden, die dem praktischen Bedürfniss entspricht.

Welchen Schaden haben denn Industrie und Landwirthschaft davon, wenn Deutschland eine einheitliche Zeitrechnung hat? Gar keinen! Klingt es nicht wie ein staatsrettender Beschluss, wenn ein Kollegium, dem die Einführung der Einheitszeit zur Begutachtung vorgelegt ist, kundgibt, „dass man mit Rücksicht auf den passiven Widerstand grosser Bevölkerungskreise zu den mannigfachen Beunruhigungen, welche die fruchtbare Gesetzgebung der neueren Zeit hervorrufe, nicht unnöthigerweise noch eine neue füge.“ Wir wetten darauf, die Mehrzahl der Herren hat bei ihren vielen anderen Berufsgeschäften kaum verstanden, um was es sich handelt, sie würde sonst gewiss nicht zu einer einfachen, in vielen anderen Ländern erprobten Maassregel sich ablehnend verhalten, mindestens bei der Begründung weniger Aplomb aufgewendet und nicht gethan haben, als würden die Grundfesten des Staates erschüttert.

Bei einer einfachen Frage des praktischen Lebens ist der gelehrte Astronom nicht die maassgebende Autorität. Man braucht uns nicht für Verächter der Wissenschaft zu halten, wenn wir das, was der Gelehrte wissenschaftlich für falsch erklärt, doch ausüben, weil es *praktisch* ist. Die Bedürf-

nisse des täglichen Lebens sind nicht immer die der Studirstube, einseitige Interessen vertreten wir nicht, denn

„die Welt am Ende des neunzehnten Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs."

Die Gegner lieben es, die Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes als die einer Sonderklasse hinzustellen, die für sich eine Bequemlichkeit in Anspruch nimmt, welche die übrige Bevölkerung in Mitleidenschaft zieht. Gelehrte Herren, die sich durch mangelnde Sachkunde den bekannten klaren Blick erhalten haben, behaupten, dass die Einheitszeit nur einer kleinen Minderheit zu gute kommt, dass nur Reisenden und Verkehrsbeamten „einige mässige Beschwerden" erspart würden, „welche ihnen zuzumuthen gegenüber den Uebelständen für die Gesammtheit nicht füglich als unbillig zu betrachten sei." Ja, wer sich die Welt von der Studirstube aus betrachtet, der kann die „Reisenden" noch als eine besondere Gattung von Menschen betrachten und mit dem lässt sich nicht streiten. Das ist wie bei unseren lieben unschuldigen Kindern, die sich auch ihre kleine Welt zurechtträumen und es schmerzhaft empfinden, wenn sie durch Erwachsene, welche das Kindesgemüth nicht sofort begreifen, unbeabsichtigterweise gestört werden.

„Immer achtsam und bedachtsam ist Lebens Hochgenuss", singt der Dichter vom behaglichen Kleinbürger, dem geschworenen Zweifler an jeder Neuerung. Gut Ding will Weile haben. Aber diese Zeit zur Ueberlegung ist auch gelassen, jetzt kann, ohne die Hervorrufung eines Misstrauens gegen die gründliche Prüfung der Sache befürchten zu müssen, selbst der „Mann nach der Uhr" einen Entschluss fassen und seine Ansicht vorurtheilsfrei aussprechen. Es ist ja schlimm, dass die Sonnenuhren nachher nicht mehr „richtig zeigen", wenn der Staat befiehlt, dass 12 Uhr zehn Minuten früher oder später als Mittag ist, aber das ist nur äusserlich. Die alten braven Sonnenuhren an den verwitterten Kirch- und anderen Thürmen haben ja auch früher nicht richtig gezeigt.

Jetzt ist ein gewichtiges Wort zu Gunsten der Einheitszeit gefallen. In der Sitzung des Reichstages vom 16. März d. J. hat der erste Feldherr der Jetztzeit, der grosse Schweiger Moltke, sich wie folgt für die Einheitszeit ausgesprochen:

„Dass für den inneren Betrieb der Eisenbahnen eine Einheitszeit ganz unentbehrlich ist, ist allgemein anerkannt und wird nicht bestritten. Aber, m. H., wir haben in Deutschland fünf verschiedene Einheitszeiten. Wir rechnen in Norddeutschland, einschl. Sachsen, mit Berliner Zeit, in Bayern mit Münchener, in Württemberg mit Stuttgarter, in Baden mit Karlsruher und in der Rheinpfalz mit Ludwigshafener Zeit. Wir haben also in Deutschland 5 Zonen; und alle die Unzuträglichkeiten und Nachtheile, denen wir befürchten an der Französischen und Russischen Grenze zu begegnen, die haben wir heute im eigenen Vaterlande. Das ist, ich möchte sagen, eine Ruine, die stehen geblieben ist aus der Zeit der Deutschen Zersplitterung, die aber, nachdem wir ein Reich geworden sind, billig wegzuschaffen wäre.

M. H., es ist von geringer Bedeutung, dass der Eisenbahnreisende bei jeder neuen Station eine neue Zeitangabe findet, die mit seiner Uhr nicht übereinstimmt. Aber von grosser Wichtigkeit ist, dass alle diese verschiedenen Eisenbahnzeiten, zu welchen nun noch sämmtliche Ortszeiten hinzukommen, eine wesentliche Erschwerung für den Betrieb der Eisenbahnen sind, ganz besonders bei den Leistungen, welche für militärische Zwecke von den Eisenbahnen gefordert werden müssen. M. H., im Falle der Mobilmachung müssen alle Fahrtlisten, die an die Truppen gehen, in Ortszeiten und in den in Süddeutschland geltenden Einheitszeiten berechnet sein. Natürlich, die Truppen und die einzuberufenden Mannschaften können sich nur nach der Uhr in ihrem Standquartier bezw. in ihrer Heimath richten. Ebenso verhält es sich mit den an die Eisenbahnverwaltungen abzusendenden Fahrplänen. Nun rechnet aber die Norddeutsche Eisenbahnverwaltung nur mit Berliner Zeit; es müssen also alle Tableaus und Listen umgearbeitet werden in Berliner Zeit. Diese wiederholte Umarbeitung wird leicht eine Fehlerquelle, — Fehler, die in ihren Folgen von sehr grosser Tragweite sein können. Die Umständlichkeit des Verfahrens erschwert ungemein, plötzliche Dispositionen zu treffen, wie sie bei Stockungen oder Unfällen auf der Eisenbahn augenblicklich nöthig werden.

M. H., schon ein sehr grosser Vortheil würde es sein, wenn wir auch nur für die Eisenbahnen eine allgemeine Deutsche Einheitszeit erlangten. Dafür ist vor allem der fünfzehnte Meridian östlich Greenwich geeignet. Derselbe schneidet durch Norwegen, Schweden, Deutschland, Oesterreich und Italien; er würde eventuell geeignet sein, um später vielleicht einmal eine Mitteleuropäische Einheitszeit herbeizuführen. Bei dieser Zugrundelegung des fünfzehnten Meridians, des sogen. Stargarder Meridians, entstehen an unseren äussersten Grenzen Zeitverschiedenheiten im Osten von 31, im Westen von 36 Minuten. M. H., an viel grössere Differenzen hat man sich in Amerika, an kleinere in Süddeutschland leicht gewöhnt.

Aber, m. H., eine Einheitszeit nur für die Eisenbahnen beseitigt nicht alle die Uebelstände, welche ich in Kürze erwähnt habe; das ist nur möglich, wenn wir für ganz Deutschland eine einheitliche Zeitrechnung erlangen, d. h., wenn alle Ortszeiten abgeschafft werden. Dagegen bestehen nun im Publikum allerlei Bedenken — ich glaube, mit Unrecht. Allerdings hat sich die schwerwiegende Autorität der Gelehrten unserer Sternwarten in diesem ablehnenden Sinne ausgesprochen. M. H., die Wissenschaft verlangt weit mehr, als wir; sie ist nicht zufrieden mit einer Deutschen Einheitszeit, auch nicht mit einer Mitteleuropäischen, sondern sie will eine Weltzeit, und das gewiss mit vollem Recht für ihren Standpunkt und für ihre Zwecke! Aber diese Weltzeit, welche auf dem Meridian von Greenwich basirt, kann unmöglich in das tägliche Leben eingeführt werden, man müsste denn alle Ortszeiten beibehalten. Auch was die Eisenbahnen betrifft, haben alle Fachmänner sich dagegen ausgesprochen. — M. H., die Gelehrten der Sternwarten sagen: wir erkennen an, dass für die Eisenbahnen eine Einheitszeit nöthig ist, — gut, sie mögen sie haben, aber sie mögen sie für sich behalten, sie sollen sie nicht in das öffentliche Leben überführen wollen; denn nur ein kleiner Theil des Publikums verkehrt überhaupt auf der Eisenbahn. Da möchte ich nun doch erwidern, dass ein noch viel kleinerer Theil des Publikums Astronom, Geodät oder Meteorologe ist. Wenn die Wissenschaft an gewissen Punkten Untersuchungen und Beobachtungen anzustellen hat, so kann man ihr überlassen, die genaue Ortszeit dieser Punkte zu bestimmen. Das ist eine Arbeit, die einmal und in aller Ruhe im Studirzimmer gemacht werden kann. Unsere Eisenbahnbeamten sollen aber das wiederholentlich im Drange der Geschäfte, vielleicht der Ereignisse fertigstellen. Uebrigens ist die Zahl der auf den Eisenbahnen Verkehrenden keine geringe. Man hat nachgerechnet, dass im Jahr auf den Kopf der Bevölkerung 7 Eisenbahntouren fallen. Die vornehmsten Reisenden, m. H., sind die Truppen, die zur Vertheidigung des Landes an die Grenze geschafft werden müssen, und die wohl weitgehendste Berücksichtigung verdienen.

Nun hat man Bedenken ausgesprochen, dass die Uebertragung dieser gemeinsamen Zeit in das bürgerliche Leben Störungen verursachen würde. Es ist besonders hervorgehoben worden, welche Unzukömmlichkeiten es für die Fabriken und die Industrie haben würde. In dieser Beziehung muss ich mich doch gegen die früheren Ausführungen des Abgeordneten von Stumm wenden. Wenn die Zeitdifferenz von dem fünfzehnten Grad bis zu irgend einem anderen Orte, z. B. Neunkirchen (etwa 29 Minuten) bekannt ist, so kann es nicht schwer sein, den Tarif, der in der Fabrik ausgehängt ist, danach zu modifiziren. Will der Fabrikherr im März seine Arbeiter bei Sonnenaufgang um 6 Uhr versammelt haben, so würde der Tarif sie um 6 Uhr 29 Minuten bestellen. Braucht er sie im Februar um 6 Uhr 10 Minuten, so gibt der Tarif 6 Uhr 39 Minuten an, usw.

Was dann die ländliche Bevölkerung betrifft — ja, m. H., der ländliche Arbeiter sieht nicht viel nach der Uhr, er hat zum grossen Theil keine, er sieht sich um, ob es schon hell ist, dann weiss er, dass er bald von der Hofglocke zur Arbeit gerufen wird. Wenn die Hofuhr verkehrt geht, was in der Regel der Fall ist, wenn sie eine Viertelstunde zu früh geht, dann kommt er allerdings eine Viertelstunde zu früh zur Arbeit; allein er wird auch nach derselben Uhr eine Viertelstunde früher entlassen: die Arbeitsdauer bleibt dieselbe.

M. H., im praktischen Leben wird sehr selten eine Pünktlichkeit, die mit Minuten rechnet, gefordert. Es ist an vielen Orten üblich, dass die Schuluhr 10 Minuten zurückgestellt wird, damit die Kinder da sind, wenn der Lehrer kommt. Selbst die Gerichtsuhr wird vielfach zurückgestellt, damit die Parteien sich versammeln, bevor das Verfahren beginnt. Umgekehrt, in den Dörfern, welche nahe an der Eisenbahn liegen, stellt man in der Regel die Uhr einige Minuten vor, damit die Leute den Zug nicht verpassen. Ja, m. H., selbst dies hohe Haus statuirt doch ein akademisches Viertel, das auch zuweilen noch etwas länger wird. (Grosse Heiterkeit.)

Nun hat man noch den Unterschied zwischen Sonnenzeit und mittlerer Zeit angeführt. Der Herr Abg. von Stumm hat ganz recht, dass diese Differenz zu Zeiten den bereits be-

stehenden Differenzen hinzugefügt wird. Aber, m. H., es ist positiv und negativ damit zu rechnen; zu gewissen Zeiten ist diese Differenz zuzuzählen, zu anderen Zeiten ist sie abzuziehen. Den Klimax von 16 Minuten erreicht sie im Jahre doch auch nur an 4 Tagen. M. H., hat irgend jemand von uns, der pünktlich nach einer richtiggehenden Uhr lebt, jemals bemerkt, dass er in einem Vierteljahre bis zu 16 Minuten zu früh zu Tische gegangen ist oder zu früh zur Ruhe sich zurückgezogen hat, und in dem folgenden Vierteljahr zu spät? Ich glaube, nicht. M. H., gerade der Umstand, dass diese doch nicht unerhebliche Differenz zwischen Sonnen- und mittlerer Zeit dem grossen Publikum gar nicht bekannt ist, von ihm nie empfunden wird, scheint mir doch zu beweisen, dass die Besorgnisse, welche man wegen Abschaffung der Ortszeiten hegte, nicht begründet sind.

M. H., wir können ja hier nicht durch Abstimmung oder Majoritätsbeschluss eine Einrichtung feststellen, die nur auf dem Wege der Verhandlung im Bundesrath, vielleicht später durch internationale Verhandlungen in die Wege zu leiten ist. Aber ich glaube, dass es die Verhandlungen erleichtern wird, wenn der Reichstag sich sympathisch für ein Prinzip ausspricht, welches in Amerika, in England, in Schweden, in Dänemark, in der Schweiz und in Süddeutschland bereits ohne wesentliche Störungen zur Geltung gekommen ist." (Lebhaftes Bravo auf allen Seiten des Hauses.)

Die Worte unseres Moltke sollten doch die gebührende Berücksichtigung finden. Schwerwiegend sind die Bedenken, welche die Beibehaltung der Ortszeit für den Mobilmachungsfall hat. Die grösste Vollkommenheit unserer militärischen Einrichtungen ist für uns eine Lebensfrage. Jede die Schlagfertigkeit unseres Heeres erhöhende Maassregel verdient ernste Beachtung und wir glauben, aussprechen zu dürfen, dass selbst diejenigen Parteien, welche immer verneinen, wenn Geldbewilligungen für das Heer verlangt werden müssen, eine Maassregel wie die Einführung einer einheitlichen Zeitrechnung bewilligen werden; denn das kostet nichts, mithin bleibt das Prinzip gewahrt, selbst wenn diesmal ausnahmsweise „ja" gesagt wird. Den Herren Astronomen und den sportsmässigen Sternguckern möchten wir anheimgeben, dass ja das Vorhandensein der natürlichen und Brigg'schen Logarithmen noch nicht ohne weiteres die Beibehaltung der Ortszeit neben einer Einheitszeit bedingt und dass, wenn den Eisenbahnen und den „Reisenden" „schwerwiegende Bedenken" entgegengehalten werden, diese Bedenken dem Grossen Generalstabe gegenüber ja aufgegeben werden können. Man bringe doch ein Opfer seiner Ueberzeugung!

Moltke hat den Hauptgrund, für die Einheitszeit einzutreten, in seiner Rede nun angedeutet. Der Eisenbahnfachmann kennt die Schwierigkeit, welche der Mangel einer Einheitszeit auf den Gang der Mobilmachung des Deutschen Reichsheeres ausübt. Auf diese Schwierigkeiten hat Moltke im Reichstage hingewiesen. Der bis in die kleinste Einzelheit fertige, alljährlich neu berathene und festgestellte Mobilmachungsplan tritt in Kraft, wenn der telegraphische Befehl des obersten Kriegsherrn zur Mobilmachung eintrifft. Alle Märsche, alle Fahrten der einzelnen Truppentheile zu dem Aufmarschterrain des Heeres sind genau nach der Zeit berechnet. Der Abgang der Regimentsreserven, der Zeitpunkt des Eintreffens, die Vollendung der Mobilmachung einer einzelnen Heeresabtheilung sind genau festgelegt. Soll dabei eine vollkommene Uebereinstimmung des ganzen Planes in allen Einzelheiten erzielt werden, so müssen alle Fahrdispositionen von Berliner Zeit auf Ortszeit umgerechnet werden oder umgekehrt. Darin liegt eine Unsumme von Missverständnissen. Alle diese zeitraubenden Umschreibungen von Zeitbestimmungen können nach Einführung der Einheitszeit unterbleiben, die Mobilmachung wird sicherer und einheitlicher und zu diesem Zwecke sollte jeder das seinige beitragen und dafür selbst eine „Ueberzeugung" in seiner Mannesbrust begraben. K.

Dienstunfähigkeits- und Sterbensverhältnisse der Beamten von Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1889.

Der Jahrgang 1889 dieser Statistik mit einer begleitenden Arbeit: „Beiträge zur Theorie der Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik", verfasst von Dr. phil. August Zillmer,*) ist unlängst von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegeben worden. Gleichwie in den Vorjahren, bringen wir nachstehend die wichtigsten Mittheilungen aus dem vorliegenden Jahrgange der Statistik, dessen Erhebungen sich auf 192 768 dienstthuende Eisenbahnbeamte zu Anfang bezw. 199 294 am Schlusse des Jahres und 22 412 bezw. 24 069 Ruhegehaltsempfänger erstrecken, zum Abdruck.

Im Laufe des Jahres wurden für dienstunfähig erklärt: a) Zugbeamte infolge eines Unfalles 128, aus anderen Ursachen 551, überhaupt 679; b) sonstige Beamte infolge eines Unfalles 62, aus anderen Ursachen 1 985, überhaupt 2 047. Mit Ruhegehalt entlassen wurden 710 Zugbeamte und 2 327 sonstige Beamte, zusammen 3 037 Beamte. Infolge eines Unfalles im Dienst starben 77 Zugbeamte und 89 sonstige Beamte, während aus anderen Ursachen 458 Zugbeamte und 1 440 Beamte der übrigen Dienstzweige ohne vorherige Dienstentlassung starben, so dass unter den dienstthuenden Beamten zusammen 2 064 Todesfälle d. h. gerade so viel wie im Jahre 1888 verzeichnet wurden. Die Zahl der Todesfälle unter den Ruhegehalts-Empfängern betrug 1 359.

Es würden nach dem Durchschnitt der Jahre 1868—1884 zusammen 657 Dienstunfähigkeits-Erklärungen und 622 Todesfälle unter den Zugbeamten für das Jahr 1889 zu erwarten gewesen sein, während in Wirklichkeit 679 Dienstunfähigkeits- und 535 Todesfälle eingetreten sind. Hiernach wurde die rechnungsmässige Zahl der Dienstunfähigkeits-Fälle um 3,3 % derselben überschritten, während die Anzahl der eingetretenen Todesfälle unter der rechnungsmässigen Zahl um 14 % zurückblieb. Die Ausscheidungen überhaupt, d. h. die Summe der Dienstunfähigkeits- und der Todesfälle blieben unter der entsprechenden rechnungsmässigen Zahl um 5 % dieser Zahl zurück.

*) Abdrücke des Werkes können zum Preise von 5 ℳ durch die Verlagsbuchhandlung von Puttkammer & Mühlbrecht Berlin NW., Unter den Linden 64, bezogen werden.

Bei den nicht im Fahrdienst beschäftigten Beamten waren im Betriebsjahre nach der Berechnung 1 692 Dienstunfähigkeits-Fälle zu erwarten, welche durch die in Wirklichkeit eingetretenen 2 047 Fälle um 21 % überschritten wurden. Die erwartungsmässige Zahl der Sterbefälle betrug 1 767 und die Zahl der wirklich eingetretenen Fälle 1 529, d. h. um 13,5 % der erwartungsmässigen Zahl weniger als diese. Die Zahl der Ausscheidungen infolge Dienstunfähigkeit oder Tod übersteigt die entsprechende rechnungsmässige Zahl um 3,4 %.

Für die letzten 5 Jahre hat man folgende Uebersicht: Es betrugen in Hundertsteln der nach dem Durchschnitt der Jahre 1868—1884 einschl. berechneten erwartungsmässigen Zahlen ausgedrückt:

	im Jahre				
	1885	1886	1887	1888	1889
1. bei den Zugbeamten					
a) die Dienstunfähigkeitsfälle	113,3	131,4	128,5	132,0	103,3
b) „ Todesfälle im Dienst .	89,8	86,6	86,1	84,2	86,0
c) „ Ausscheidungen überhaupt	101,6	109,3	107,7	108,6	95,0
2. bei den übrigen Beamten					
a) die Dienstunfähigkeitsfälle	127,4	138,6	140,9	128,3	121,0
b) „ Todesfälle im Dienst .	95,8	98,2	87,4	91,0	86,5
c) „ Ausscheidungen überhaupt	111,0	117,9	113,5	109,2	103,4

Für die Ruhegehalts-Empfänger betrug die Anzahl der wirklich eingetretenen Sterbefälle 1 359, während 1 508 Sterbefälle der rechnungsmässigen Erwartung entsprochen hätten. Die Anzahl der eingetretenen Sterbefälle in Hundertsteln der erwartungsmässigen Zahl ausgedrückt beträgt 90,1 gegen 94 im Vorjahre bezw. 88,7 im Berichtsjahre 1887.

Wir halten es nicht für geboten, die berechneten Gesammt-Durchschnittsziffern über die Dienstunfähigkeits-, Sterbens- und Pensionirungsverhältnisse der einzelnen Beamtengruppen an dieser Stelle zum Abdruck zu bringen, um so mehr, da diese nicht ohne weiteres dazu gebraucht werden dürfen, um

die Verhältnisse zweier verschiedener Gruppen mit einander zu vergleichen, da die Vertheilung der Personen über die verschiedenen Altersklassen für die verschiedenen Gruppen nicht übereinstimmt; diejenigen unserer Leser, welche sich spezieller für die Dienstunfähigkeits- und Sterbensstatistik interessiren, verweisen wir vielmehr auf das Werk selbst.

Im Jahre 1889 wurde die Versetzung in den Ruhestand bei den Zugbeamten in 128 Fällen, bei den übrigen Beamten in 62 Fällen, zusammen für sämmtliche Beamten in 190 Fällen durch Unfälle herbeigeführt, während 77 Zugbeamte und 89 Nichtzugbeamte, zusammen 166 Personen, infolge erlittener Unfälle verstarben. Wird den Zahlen, welche die Zahl der eingetretenen Unfälle in Hundertstel der rechnungsmässigen Zahl ausdrücken, ein Vergleich für die beiden Jahre 1888 und 1889 zu Grunde gelegt, so haben sich die Unfall-Dienstunfähigkeitsfälle im Jahre 1889 für die Zugbeamten um 13,44 % günstiger, dagegen für die übrigen Beamten um 0,48 % ungünstiger und die Unfall-Sterbefälle für die Zugbeamten um 10,33 % und für die übrigen Beamten um 13,85 % günstiger gestellt, als die entsprechenden Zahlen des Jahres 1888.

Von den zu Beginn des Jahres 1889 im Dienst gewesenen 192763 Personen wurden 2693 Personen wegen Dienstunfähigkeit in den Ruhestand versetzt. Von diesen entfallen auf die Zugförderungsbeamten 285 oder 10,58 %, auf die Zugbegleitungsbeamten 388 oder 14,41 %, auf die Bahnbewachungs- und Unterhaltungsbeamten 845 oder 31,38 %, auf die Stationsbeamten 290 oder 10,77 %, auf die Beamten für den niederen Stationsdienst 264 oder 9,80 %, auf die Weichenwärter 423 oder 15,71 % und auf die Büreau- und sonst nicht benannten Beamten 198 oder 7,35 %.

Ohne Ruhegehalt schieden aus wegen Dienstunfähigkeit 33 Personen, wogegen 344 Personen ohne Dienstunfähigkeit mit einem Ruhegehalte bedacht worden sind.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Eisenbahnbestimmungen im Deutschen Handelsvertrage.

Angesichts der im Zuge befindlichen Verhandlungen über einen neuen Handelsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und unserer Monarchie haben die folgenden Paragraphen des diesbezüglichen Vertrages vom 23. Mai 1881 für den Bahnbetrieb eine besondere Bedeutung. Während im § 15 bestimmt wird, dass „hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschliessenden Theile gemacht werden soll" und dass „namentlich die aus den Gebieten des einen Theiles in das Gebiet des anderen Theiles übergehenden oder das letztere transitirenden Transporte weder in Bezug auf die Abfertigung noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden sollen, als die aus dem Gebiete des betreffenden Theiles abgehenden oder darin verbleibenden Transporte", bestimmt der § 16 die Erleichterung des Verkehres durch Errichtung von Eisenbahnanschlüssen. Der § 17 enthält die Verpflichtung, den Eisenbahnverkehr zwischen beiden Staaten gegen Störungen und Behinderung sicher zu stellen, und der § 18 regelt den Uebergang der Transportmittel von einem Staate in den andern. Bekanntlich hat zumeist der § 15 des Vertrages wegen der Maassnahmen der Ungarischen Regierung eine Besprechung bei den Verhandlungen über den neuen Vertrag mit Deutschland erfordert. Sowohl von den Oesterreichisch-Ungarischen Kommissaren als von den Deutschen sind Anträge gestellt worden, welche auf die unveränderte Aufnahme der citirten Paragraphen in den neuen Vertrag abzielen und diese Bestimmungen insoweit noch ergänzen, dass eine genauere Textauslegung platzgreifen soll.

Ungarisch-Rumänische Eisenbahnanschlüsse.

Die Unterhandlungen über die Erneuerung der Konvention, betreffend den Eisenbahnanschluss bei Predeal und die Herstellung zweier neuer Eisenbahnanschlüsse bei Gyimes und dem Rothenthurmpass wurden mit einem befriedigenden Erfolge in Budapest beendet.

Lieferfrist bei Umladung von Getreidesendungen in loser Schüttung.

Bei der im November v. J. abgehaltenen Konferenz über den Belgisch-Oesterreichischen Verkehr wurde beantragt, die Haftpflicht der Eisenbahnen für Einhaltung der Lieferfrist während der Dauer einer unterwegs nothwendigen Umladung ruhen zu lassen. Entgegen der diesfälligen Ansicht der Vertreter der Deutschen Verwaltungen haben die der Oesterreichischen Verwaltungen ausgeführt, dass die lose Verladung von Getreide im Betriebsreglement überhaupt nicht vorgesehen und es deshalb den Verwaltungen freigestellt sei, an die Zulassung dieser Verladungsweise, also an ein den Parteien gewährtes Zugeständniss, Bedingungen zu knüpfen; dass ferner durch die Umladung die Beschaffung entweder von Säcken, oder von besonders eingerichteten Wagen, wenigstens einer entsprechenden Vorrichtung, nöthig werde, welche Erfordernisse erst nach mehreren Tagen zu erlangen seien, dass weiter Vorkehrungen gegen Verstreuen des Getreides unbedingt getroffen werden müssten; dass endlich der das Verladen besorgende Versender unmöglich immer auf der umladenden Station anwesend sein könne und deshalb die Beschaffung von Vorsichtsmaassnahmen der Eisenbahnverwaltung obliege und dabei viel Zeit verloren gehe, daher der nach dem Antrage der Vertreter der Deutschen Verwaltungen von dem Versender auszustellende Revers die Bahnverwaltung nicht für den Fall der bahnseitig bewirkten Umladung schützen werde. — Die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hat nun die betreffenden Verwaltungen schon jetzt darauf aufmerksam gemacht, dass nach Einführung des Berner Uebereinkommens eine Verlängerung der Lieferungszeit in diesem Falle selbst dann nicht zulässig sein wird, wenn, worüber die Entscheidung des Handelsministeriums noch zu treffen ist, Spezialtarife zu herabgeminderten Preisen mit verlängerten Lieferfristen im Sinne des Artikels 14 dieses Uebereinkommens zugelassen werden sollten.

Ausfuhr von Hornvieh aus Ungarn nach Deutschland.

Auf Wunsch der Deutschen Regierung hat der Ungarische Ackerbauminister folgende Vorsichtsmaassregeln für diese Viehausfuhr angeordnet: Es sind alle jene Orte genau vorzumerken, in welchen in einem Umkreise von 30 km von der Viehverladungsstation ein Fall von Lungenseuche vorgekommen ist, da, wenn seither noch nicht 3 Monate verstrichen sind, eine Viehsendung von dort nicht nach Deutschland befördert werden darf; diese Vermerkungen sind wöchentlich den an den gedachten Stationen entsendeten Thierärzten zu übermitteln, welche die von der Deutschen Regierung gewünschten Bestätigungen auf der Rückseite des Viehpasses ersichtlich zu machen haben.

Beschleunigte Erledigung der Frachtreklamationen.

Im Vorjahre wurde in dieser Zeitung Nr. 50 S. 504 über die Beschwerden wegen der verzögerten Erledigung der Frachtreklamationen und die Bemühungen der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, denselben durch ein Uebereinkommen mit den Privatbahnen abzuhelfen, berichtet. Dieses ist nun zur allgemeinen Einführung durch folgende Vorschrift gelangt: „Frachtreklamationen jeder Art sind im inländischen Verkehr stets dann von der dieselben ordnenden Verwaltung selbständig zu erledigen, wenn der rückzuersetzende Betrag für den Frachtbrief 20 fl. Oe. W. Banknoten nicht übersteigt, und ist der auf die mitbetheiligten Bahnen entfallende Unterschiedsbetrag namens und für Rechnung derselben selbständig flüssig zu machen. Auch in dem Falle, wenn die Reklamation durch eine im Frachtbriefe nicht vorgeschriebene mittelbare, statt der unmittelbaren Kartirung hervorgerufen wurde, hat die ordnende Verwaltung die Differenzen in jeder Höhe selbständig flüssig zu machen. Wenn der rückzuvergütende Betrag 20 fl. für den Frachtbrief übersteigt, so ist selbst bei Rückvergütungen aus Rücksichtnahme nicht mehr die Zustimmung aller betheiligten Bahnen, sondern nur mehr die Zustimmung der anderen Endbahn und vorkommendenfalls der zumeist betheiligten Durchgangsbahn einzuholen, und nur mehr in dem Falle, dass zwischen 3 Verwaltungen eine Einigung nicht zu erzielen wäre, die Erklärung aller betheiligten Bahnen einzuholen. Die Befugniss, bei Rückvergütungen in jenen Fällen, wo die Antheilstabellen noch nicht erstellt sind, die betheiligten Verwaltungen im Verhältnisse zu belasten, wurde auf Rückvergütungen im Betrage bis zu 20 fl. Oe. W. für den Frachtbrief ausgedehnt." Das „V.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 29 bemerkt bei Mittheilung dieser Vorschrift folgendes: „Durch die vorstehenden Anordnungen der Rückvergütungsbehandlung werden die wesentlichsten Ursachen der Verzögerungen, welche in der Weitergabe der Reklamationen an die betheiligten Bahnen und in der engbegrenzten Befugniss zur selbständigen Behandlung der diesfälligen Eingaben lagen, beseitigt, und steht zu erwarten, dass durch das nunmehrige Verfahren in der überwiegendsten Mehrzahl der Fälle eine rasche Erledigung der eingebrachten Frachtreklamationen erzielt werden kann."

Minister Baross, Ehrenbürger der Stadt Budapest.

Diese Würde, eine äusserst seltene, da die Stadt nur 2 lebende Ehrenbürger hat, wurde von der Bürgerschaft einstimmig dem genannten Minister verliehen. Ueberblickt man die in der Begründung hierfür aufgezählten Leistungen und Einführungen auf dem Bahngebiete, so muss man über die unermüdliche Thatkraft dieses Staatsmannes staunen. Budapest aber hat besonderen Grund, ihm hierfür in allererster

Linie dankbar zu sein, weil fast alle seine Maassregeln auf die Hebung dieser Stadt gerichtet sind.

Abschluss der Krankenkassen und die statistischen Vorlagen derselben.

In zwei Erlassen hat die K. K. Generalinspektion auf Grund der Bestimmungen des Gesetzes vom 30. März 1888, betreffend die Krankenkassen der Bediensteten und Arbeiter, die Bahnverwaltungen aufgefordert, einen detaillirten Nachweis über die Höhe und Anlage des Vermögens, sodann den Rechnungsabschluss für 1890 und die anderen in diesem Gesetze vorgeschriebenen statistischen Uebersichten längstens bis Ende Mai vorzulegen; es sind hierfür die Vorschriften zu beachten, welche in den „Amtlichen Nachrichten des K. K. Ministeriums des Innern" bekanntgegeben wurden. Diese Erlasse sind in den diesjährigen Nummern 27 und 31 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." kundgemacht.

Eisenbahnbau in Bosnien.

Der Reichs-Finanzminister hat den beiderseitigen Regierungen eine Vorlage über eine zweite Schienenverbindung Bosniens mit dem Meere übermittelt. Die projektirte Eisenbahn würde von Janjici, einer Station der Linie Zenica-Serajewo, nächst Zenica über Travnik nach der Dalmatinischen Grenze gehen und von da auf Oesterreichischem Gebiete bis Spalato fortgesetzt werden. Die Bahn würde das obere Vrbasthal durchziehen und die fruchtbarsten und touristisch schönsten Theile Bosniens mit der bedeutendsten Handelsstadt Dalmatiens verbinden. — Die derzeit im letzten Stadium des Baues begriffene Eisenbahnlinie Rama-Mündung-Serajewo wird im Juli eröffnet werden und damit die erste Eisenbahnverbindung der Bosnischen Hauptstadt mit dem Meere über Mostar und Metkovich hergestellt sein.

Transport von Schaffleisch.

Der Gemeinderath von Wien hatte sich wegen Erleichterung des Schafhandels und des Transportes von Schaffleisch an das K. K. Handelsministerium gewendet. Der hierüber herabgelangte Erlass erklärt bezüglich der verlangten Ermässigung der Frachtsätze auf den Bahnen, dass nach Ansicht der Sachverständigen eine so weit reichende Herabsetzung der Frachtsätze nicht als unbedingtes Erforderniss für das Gedeihen des Wiener Schafmarktes zu betrachten sei, dass aber die Gewährung anderweitiger Frachtermässigungen bei Aufstellung des neuen Tarifs für Vieh- und Schaftransporte aus Galizien ins Auge gefasst sei. Weiter sei die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen angewiesen worden, in betreff der Frachtsätze für Schaffleisch von Wien-Westbahnhof und Wien-St. Marx nach Delle transit für Paris bei Aufgabe von 5 000 kg eine Tarifherabsetzung im Ausmaasse von 3 Frcs. für die Tonne vorzunehmen, welche Ermässigung gleichfalls demnächst zur Durchführung gelangen soll.

Die neuen Eisenbahntarife der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Im Nachhange zu der diesfälligen Mittheilung in Nr. 21 S. 204 d. Ztg. erfährt man, dass die neuen Eisenbahntarife erheblich billiger sein sollen, als die neuen Ungarischen und die bestehenden Deutschen, und zerfallen dieselben in 3 Klassen nebst 2 Ausnahmetarifen. Es werden 4 Staffeln festgesetzt, nach welchen sich die Tarife abstufen, und zwar von 1 bis 50, von 51 bis 150, von 151 bis 300 und über 300 km Entfernung und entfällt bei der Tarifberechnung die Entrichtung einer Manipulationsgebühr vollständig. Nach Genehmigung dieser neuen Tarife durch den Staats-Eisenbahnrath wird es Sache der Regierung sein, bei den Privatbahnen deren Einführung zu erwirken.

Ertheilung bezw. Erstreckung einer Vorkonzession.

Vom Oesterreichischen Landesausschusse ist an den Badener Stadtvorstand die Bewilligung zu einer schmalspurigen Bahn mit elektrischem Betrieb durch das Helenenthal (Baden bei Wien) nach Klausen-Leopoldsdorf herabgelangt. Das Handelsministerium hat die dem Bürgermeister Johann Friedländer in den Königlichen Weinbergen bei Prag ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampf- oder elektrische Strassenbahn von Prag in die Königlichen Weinberge, nach Vrsovic und zu den Wolschauer Friedhöfen auf weitere 4 Monate verlängert.

Kündigung der Eisenbahntarife im Verkehr mit Rumänien.

Bekanntlich haben die Rumänischen Eisenbahnen ihre Antheile im Eisentarife mit Deutschland und Oesterreich zurückgezogen und bedeutend erhöht. Infolge dessen wurden im Norddeutsch- und Süddeutsch-Rumänischen Eisenbahnverbande die Ausnahmetarife für Eisenwaaren und Façoneisen ab 1. März gekündigt. Dieser Kündigung folgt nun auch jene im Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Verband und im Umschlagsverkehr via Vercierowa. Auf alle bis jetzt seitens der Deutschen und Oesterreichischen Verwaltungen gestellten Interpellationen über die Ursache dieser Frachterhöhungen haben die Rumänischen Bahnen in der letzten Direktorenkonferenz in Szegedin und Budapest ausweichende Antworten gegeben und sich auf ihren Minister für öffentliche Arbeiten berufen.

Nach den neuen in Ausarbeitung befindlichen Eisentarifen sollen die Eisenwaaren in 3 Kategorien getheilt werden, und zwar: grobe, minderwerthige und mehrwerthige Eisenwaaren unter namentlicher Aufführung aller derjenigen Artikel, welche in die betreffenden Kategorien sich einreihen.

Differenzen zwischen den Preussischen Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Es verlautet von solchen Differenzen betreffs des gemeinsam besorgten Verkehrs von Warschau über Granica und Sosnowice, so dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Mitbedienung des Russisch-Oesterreichischen Verkehrs durch die Preussischen Staatsbahnen zu kündigen sich veranlasst gesehen hat. Dies dürfte zur Folge haben, dass die Erträgnisse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus dieser Relation sich nicht unerheblich erhöhen werden. An einem Theile der Transporte sind indirekt auch die Staatsbahn und die Oesterreichische Nordwestbahn betheiligt.

Ein wichtiges Abkommen mit den Russischen Bahnen.

Zwischen der Galizischen Carl Ludwigbahn und den am Verkehre mit Oesterreich-Ungarn und Deutschland betheiligten Russischen Eisenbahnen ist ein höchst wichtiges Uebereinkommen getroffen worden. Die Russischen Südwestbahnen, die Iwangorod-Dombrowaer Bahn und die Warschau-Wiener Bahn haben sich nämlich nach langwierigen Verhandlungen bereit erklärt, eine Demarkationslinie für alle Transitverkehre von Deutschland und Oesterreich-Ungarn nach Russland festzusetzen. Diese Linie wird sich von Brody über Kiew nach Kursk erstrecken und wurde vereinbart, dass das nördlich dieser Linie gelegene Gebiet ausschliesslich in das Bereich der Russischen Bahnen zu fallen habe, während das südlich gelegene Gebiet vollständig der Galizischen Carl Ludwigbahn zufällt. Durch dieses Uebereinkommen erscheint ein seit langen Jahren geführter Wettbetriebskampf, der für beide Theile mit Misslichkeiten verbunden war, beseitigt und die Galizische Carl Ludwigbahn wird, wenngleich das ihr zugewiesene Gebiet das kleinere ist, belangreiche finanzielle Vortheile aus der Regelung des Verkehrs zu ziehen vermögen.

Konstituirende Generalversammlung der Budapester elektrischen Stadtbahn am 7. März d. J.

In dieser Versammlung wurde bekanntgegeben, dass das eingezahlte Aktienkapital 3 Millionen Gulden, aufgetheilt in 30 000 Stück Aktien zu 100 fl. beträgt. Die Gesellschaft wird zunächst das von der Firma Siemens & Halske erbaute Netz der elektrischen Stadtbahn erwerben und dasselbe später erweitern und neue Linien erbauen. Hierauf erfolgte die Konstituirung des Direktions- und des Aufsichtsrathes.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Ausgang der Wahlen für das Oesterreichische Abgeordnetenhaus dürfte nach der allgemeinen Erwartung einen gänzlichen Umschwung der inneren Politik nach sich ziehen. Die Einführung der Goldwährung und die Schaffung von grossartigen Bauarbeiten, besonders aber der Stadtbahn in Wien durch den Fall der Linienwälle stehen in erster Reihe aller anzustrebenden Reformen. Die Bahnwerthe erfreuten sich deshalb auch grösserer Nachfrage; es ist nur den ungünstigen Berichten ausländischer Blätter über den Stand der Vertragsverhandlungen mit Deutschland zuzuschreiben, wenn Nordwestbahn (215, 75), Elbethalbahn (223), Staatsbahn (245, 75) und Südbahn (128, 50) am letzten Wochentage gewichen sind; dagegen stiegen Nordbahn (2805) und Carl Ludwigbahn (213, 75) infolge der obigen Nachrichten über noch bessere Einnahmen. Graz-Köflacher Bahn (272) soll eine Dividende von 14 fl. = 7 % vertheilen; von den Böhmischen Bahnen waren Buschtěhrader L. B. 495, d. i. mit fast 150 % Agio und Aussig-Teplitz 1560, d. i. mit mehr als 400 % Agio stark gesucht. Dagegen waren Prag-Duxer Stammaktien (100) infolge von ausländischen Verkäufen in weichender Richtung.

Aus Frankreich.

Ausdehnung des internationalen Eisenbahn-Frachtrechts auf den Inlandverkehr.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 25. Februar d. J. an die Verwaltungen der Eisenbahngesellschaften folgendes Rundschreiben gerichtet:

„Die Regierung hat dem Parlament einen Gesetzentwurf, betreffend Genehmigung des Berner Vertrages über den Eisenbahn-Güterverkehr, vorgelegt (vergl. Nr. 14 S. 141 d. Ztg.). An dem Tage, wo dieser Vertrag in Kraft tritt, wird sich die Eisenbahnbeförderung in Frankreich unter der Herrschaft von Rechtsgrundsätzen vollziehen, die in gewissen Punkten verschieden sind, je nachdem es sich um internationale oder um lediglich inländische Sendungen handelt. Es erscheint nun sowohl im Interesse der Bevölkerung, als auch in dem der Gesellschaften von Vortheil, wenn das innere Recht mit dem internationalen Recht in Uebereinstimmung gebracht wird; dies wird man voraussichtlich auch in Belgien thun, wo die Umgestaltung des Handels-Gesetzbuches, soweit es sich wenigstens mit dem Frachtvertrag beschäftigt, bis zum Abschluss des Berner Uebereinkommens vertagt worden ist. Ich würde also geneigt sein, den Herrn Siegelbewahrer zu ersuchen, im Einvernehmen mit meinem Departement einen Gesetzentwurf vorzubereiten, der zum Zweck hat, die erforderlichen Aenderungen in unser Handels-Gesetzbuch einzuführen, um dessen Bestimmungen mit denen des Berner Uebereinkommens in Einklang zu setzen; ich möchte aber zunächst Ihre Ansichten über die Frage kennen lernen und bitte Sie demzufolge, mir die Bemerkungen, die Sie in dieser Beziehung vorzutragen haben, sobald als möglich zugehen zu lassen.“

Strassenbahn Paris-Arpajon.

Die namentlich für den Markthallenverkehr von Paris wichtige Strassenbahn von den Befestigungen von Paris (Orléansthor) nach Arpajon nebst Zweigbahn Montlhéry-Marcoussis (zusammen 35 km) ist durch Vertrag vom 7. Februar d. J. den Ingenieuren Michelet und Spée in Paris, sowie den Fabrikanten Gallien in Longjumeau und Dupont in Arpajon, als Vertreter der von der Allgemeinen Nebenbahngesellschaft in Brüssel mit einem Kapitale von 2 000 000 Frcs. gebildeten, in Paris ansässigen Strassenbahngesellschaft Paris-Arpajon (Compagnie du chemin de fer sur route de Paris à Arpajon), bis zum 31. Dezember 1956 ohne Gewährung einer Staatsbeihilfe oder Zinsbürgschaft konzessionirt worden; die Gemeinnützigkeit dieser in den Departements Seine sowie Seine-et-Oise gelegenen, für den Personen- und Güterverkehr bestimmten Strassenbahnlinien wurde durch Erlass vom 13. Februar d. J. erklärt. Ausserdem hat aber die Gesellschaft ein Betriebsrecht auf den innerhalb der Mauern von Paris gelegenen, theils der Stadt Paris, theils dem Seinedepartement konzessionirten Linien vom Orléansthor bis nach den Markthallen (5 km) und kann diese gemäss Art. 30 der Konzessionsbedingungen für die Strassenbahnen Montrouge-Ostbahnhof und Markthalle-Ivrythor sowie gemäss dem am 17. und 30. April 1890 mit der Allgemeinen Omnibusgesellschaft getroffenen Abkommen benutzen.

Die Zugförderung kann, sofern nicht der Verkehr der öffentlichen Strasse durch fliegende Funken, Kohlenstaub, Wasserausfluss oder Rauch belästigt wird, nach Wahl der Konzessionsinhaber durch Dampfmaschinen mit oder ohne Feuerkasten, durch Pressluftmaschinen, durch eine den Vorschriften des Erlasses vom 6. August 1881 Genüge leistende elektrische Triebkraft oder auch durch jede andere der Staatsverwaltung genehme Triebkraft erfolgen; nur in Paris darf ausser in den Stunden von 1—4 Uhr Nachts keine Lokomotive mit Feuerkasten verkehren. Der Güterverkehr bis zur Markthalle ist auf die Nachtstunden von 1—4 beschränkt und muss Tags über am Orléansthor sein Ende finden; der Personen- und Gepäckverkehr ist auch am Tage bis zum Luxemburg gestattet. Die Fahrgeschwindigkeit ist für die auf der Strasse gelegenen Theile der Bahn im allgemeinen auf 20 km in der Stunde festgesetzt, muss aber bei Wegkreuzungen auf 12 km ermässigt werden und sich in Paris nach den dasselbe Geleise benutzenden Pferdebahnen richten; zur Nachtzeit kann die Geschwindigkeit in Paris auf 16 km erhöht werden.

Die Bauthätigkeit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in 1891.

Mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft zur Ausführung der ihr 1883 konzessionirten Linien für das Jahr 1891 folgenden Plan aufgestellt:

1. Der bereits in der Ausführung begriffene Bau wird fortgesetzt auf den Linien Champagnole-Lons-le-Saulnier, Epinac-les-Laumes, Cosne-Clamecy, Moutiers-Albertville und Ambert-Arlanc.

2. Der Bau wird in Angriff genommen auf den Linien Lure-Loulans, Lozanne-Lamure, Saint Laurent-Marbier und Orange-l'Isle.

3. Der Grunderwerb und zutreffendenfalls die Tunnelbohrungen werden unternommen für die Linien Lamure-Paray, Alanc-Darsac, Sembradel-Saint Bonnet, Saint Loup-de-la-Salle-Beaume, Saint Sernin-Largentière und Nyons-Pierrelatte.

4. Die Vorarbeiten werden fortgesetzt für die Linien Corbeil-Montereau, Cluses-Saint Gervais-Chamonix, Salon-la Calade, Naldonne-Fuveau, La Freissinouse-Saint Bonnet, Vaison-Orange, Dongeray-Divonne und Lons-le-Saulnier- St. Jean-de-Losne.

Tarifwünsche der Französischen Ackerbaugesellschaft.

Die Französische Ackerbaugesellschaft (Société des agriculteurs en France) hat in ihrer letzten Hauptversammlung folgende Wünsche ausgesprochen:

1. Dass bei dem Mangel einer gesetzlichen Vertretung des Ackerbaues die regelmässig gebildeten landwirthschaftlichen Genossenschaften in Zukunft ebenso wie die Handelskammern amtliche Mittheilung von den behufs Genehmigung neuer Tarife eingeleiteten Untersuchungen erhalten, und dass dieser Mittheilung, um ihnen die Abgabe ihres Gutachtens nach Kenntniss der Sachlage zu ermöglichen, alle erforderlichen Schriftstücke und Angaben, wie Entfernungen, Anwendungsbedingungen der Sätze, Vertheilung des Gesammtpreises unter die verschiedenen Gesellschaften, beigefügt werden;

2. dass der in § 4 der den Verträgen von 1883 angefügten Schreiben vorgesehene Ausschuss zur Abwendung der Missbräuche der Einfuhrtarife sofort gebildet werde;

3. dass bei Ernennung der Mitglieder dieses Ausschusses den direkten Vertretern der verschiedenen Gegenden Frankreichs ein Platz eingeräumt werde;

4. dass die Beförderung der auf die Eilgutbeförderung angewiesenen landwirthschaftlichen Waaren den Frachtgutsendungen gleichgestellt werde.

Bücherschau.

1. Traité complet des chemins de fer (Vollständige Behandlung der Eisenbahnen) von G. Humbert, Brücken- und Wegebau-Ingenieur; erschienen in der Philotechnischen Buchhandlung von Baudry & Co. in Paris, Strasse der Saints-Pères Nr. 17. Der erste Theil dieses Werkes enthält die Geschichte und Finanzwirthschaft der grossen Französischen Gesellschaften, sowie statistische Uebersichtstafeln über alle Bahnen der Welt; der zweite Theil behandelt den Unterbau, der dritte den Oberbau, der vierte die Fahrbetriebsmittel und der fünfte den Betriebsdienst einschl. des Tarifwesens. Die Schmalspur- und Strassenbahnen bilden den Schluss.

2. Annuaire des chemins de fer pour 1891 (Eisenbahn-Jahrbuch für 1891) von E. Marchal; erschienen bei Dentu in Paris. Preis 3,50 Frcs. Das Werk enthält Angaben über die Ministerien, Gesandtschaften, die grossen bürgerlichen und Staatsverwaltungen, Post-, Telegraphen- und Fernsprech-Tarife, Postgepäck-, Eil- und Frachtgut-Tarife, Fahrpreis nach allen Orten Frankreichs mit Angabe der Entfernung, des Netzes und Departements, Gültigkeitsbedingungen der Rückfahrten, die Gesetze, Verordnungen und Vorschriften, betreffend die Polizei, die Sicherheit und den Betrieb der Eisenbahnen, die gegenseitigen Rechte von Bahn und Reisenden, die Signalordnung und vieles andere.

3. Chemins de fer d'intérêt local. Revision de la loi du 11 juin 1880. (Lokalbahnen. Prüfung des Gesetzes vom 11. Juni 1880) von Dupuis, Mitglied der Handelskammer von Bourges und Direktor der Hüttenwerke von Rozières. Diese Flugschrift enthält den vom Verfasser, als Berichterstatter der Handelskammer, dem Generalrath des Cher-Departements erstatteten Bericht, betreffend die durch das Rundschreiben des Ministers vom 8. März 1890 zur Erörterung gestellte Lokalbahnfrage.

4. Transports et tarifs (Beförderung und Tarifwesen) von Colson, Brücken- und Wegebau-Ingenieur, Bittschriften-Berichterstatter im Staatsrath. Nachdem das Wesen der verschiedenen Verkehrsarten bezüglich der Verwaltung und finanziellen Seite gekennzeichnet ist, werden in dem Werke die wirthschaftlichen Gesetze, die über den Beförderungspreis entscheiden, auseinandergesetzt und schliesslich ein Vergleich zwischen den Französischen und ausländischen Tarifen angestellt.

5. Des transports par chemins de fer; voyageurs et marchandises (Die Eisenbahnbeförderung von Personen und Gütern) von Dr. jur. G. Féolde, Kunstgewerbe-Ingenieur; erschienen bei Rousseau in Paris, Soufflot-Strasse Nr. 14. Preis 9 Frcs. Der Verfasser beschäftigt sich eingehend mit dem Verkehrs- und namentlich mit dem Tarifwesen, auch führt er zahlreiche gerichtliche Erkenntnisse an.

6. Tables générales des vingt années 1868—1887 du bulletin annoté des chemins de fer en exploitation (Inhaltsübersicht der Jahrgänge 1868 — 1887 des Archivs für die Eisenbahnen im Betriebe) von Lamé Fleury; erschienen bei Chaix in Paris, Bergère-Strasse Nr. 20. Preis

14 Frcs. Das Werk enthält eine alphabetische, sachliche und geschichtliche Uebersicht der Gesetze, Präsidialerlasse, Ministerialerlasse und Rundschreiben, Verordnungen, gerichtlichen Erkenntnisse usw.

Aus Südamerika.

Brasilien.

Die von Paranagua nach Curityba führende, 111 km lange Linie der Allgemeinen Brasilianischen Eisenbahngesellschaft in Paris (Compagnie générale de chemins de fer Brésiliens) wurde am 8. Februar 1885 eröffnet, musste aber vom 17. Januar bis 14. März 1886 wegen Dammrutschungen bei Kilometer 65 den Betrieb einstellen; gleichwohl ist die Einnahme beständig gestiegen und betrug für 1 km 1885 = 8 613,47 Frcs., 1886 = 11 459,83 Frcs., 1887 = 17 182,22 Frcs., 1888 = 19 222,29 Frcs. und 1889 = 19 554,16 Frcs. Neuerdings hat die Gesellschaft die Konzession für Ausdehnung ihres Netzes um 240 km erhalten; diese Erweiterung, deren Vorarbeiten durch die Erlasse vom 21. September und 6. November 1889 Nr. 10 366 bezw. 10 425 genehmigt sind, besteht 1. aus einer Abzweigung der Hauptlinie von Morretes nach Antonina am Hintergrunde der Paranaguabucht (17,15 km), 2. aus einer Verlängerung der Hauptlinie von Curityba nach Ignassu (71,15 km), wo sich diese Fortsetzung gabelt, um einerseits nach Lapa (30,80 km) und von Lapa nach Rio Negro (59,40 km), andererseits von Ignassu nach Porto Amazonas (61,50 km) zu führen. Nach dem am 30. April 1890 erstatteten Geschäftsbericht betrugen 1889 die Einnahmen 2 179 598,15 Frcs., die Ausgaben 1 606 453,25 Francs und der Ueberschuss 573 144,90 Frcs.; das Verhältniss der Ausgaben zur Einnahme stellte sich also auf 47,85 % gegen 47,15 % im Vorjahre. Die im 1. Halbjahr 1889 gegenüber 1888 noch bedeutende Einnahmesteigerung ist infolge der Kurslage in Argentinien, wo die Ausfuhrwaaren des Staates Parana einen hervorragenden Absatzmarkt finden, im 2. Halbjahr 1889 zurückgegangen. Um die Unterhaltung weniger kostspielig zu machen, lässt die Verwaltung mit Genehmigung der Regierung die Erdbeschotterung durch Flusskies oder Steinschlag ersetzen; ebenso lässt sie, um die Linie vor den namentlich in den drei ersten Betriebsjahren vorgekommenen Ueberschwemmungen und Erdrutschungen zu schützen, neue Kunstbauten herstellen.

Die Bahia und San Francisco-Eisenbahn erzielte im 1. Halbjahr 1890 einschl. eines staatlichen Zinszuschusses von 63 000 £ eine Einnahme von 87 682 £, von der die Ausgaben 30 973 £ verzehrten, so dass ein Ueberschuss von 56 682 £ verblieb, der die Vertheilung eines Gewinnes von 13 sh. an den Antheilschein gestattete. Die Timbo-Zweigbahn hatte einschl. eines Zinszuschusses von 8 400 £ eine Einnahme von 11 587 £, eine Ausgabe von 7 973 £ und demnach einen Ueberschuss von 3 613 £, d. h. einen Gewinn von 5 sh.

Konzessionen sind ertheilt worden A. durch Erlass der Nationalregierung vom 16. Oktober 1890:

1. der Mogyana-Eisenbahngesellschaft für die Verlängerung ihrer Linie von Jaguara bis Catalao im Staate Goyaz;

2. der Banco Uniao von San Paulo für eine Bahn, die von der Linie Jaguara-Catalao zwischen Uberaba und San Pedro da Uberabinha abzweigt, den Paranahyba an der Einmündung des Rio Meiaponte überbrückt und bei den Stromschnellen von Coxim im Staate Matto Grosso endigt;

3. der Oeste de Minas-Eisenbahngesellschaft für die Verlängerung ihrer Linie von Perdoes einerseits nach Catalao andererseits nach einem zwischen Commercio und la Barra Mansa gelegenen Punkt der Centralbrasilianischen Bahn, ferner für zwei Abzweigungen dieser Verlängerung, und zwar eine über Araxa nach der Linie Jaguara-Catalao, eine zweite nach dem für die Schifffahrt auszunutzenden Rio Paracatu;

4. an Francisco Martinho und die Banco Constructor do Brazil für eine Bahn von Catalao im Staate Goyaz über Goyaz, Cuyaba (die Hauptstadt von Matto Grosso) und San Luiz de Caceres bis zum Guaporé, dem Hauptquellfluss des Madeira und Grenzfluss zwischen Brasilien und Bolivia;

5. an Vicente Alves de Paulo Pessoa und Francisco Mendes da Rocha für eine Bahn von Catalao nach Palmas oder einem schiffbaren Punkt des Maranhao;

6. an Joaquim Rodrigues de Morans Jardim a) für eine Bahn von Patos oder Alcobaça am Rio Tocantins nach Praia da Rainha, b) für eine Dampfschiffsverbindung einerseits von Belem (der Hauptstadt von Para) nach Patos bezw. Alcocaça andererseits von Praia da Rainha nach Porto-Nacional oder Palmas zum Anschluss an die unter 5 genannte Bahn, und c) für Dampfschiffsverbindungen auf allen schiffbaren Strecken des Rio Araguaya, des Rio das Mortes und ihrer Nebenflüsse;

B. durch Erlass der Nationalregierung vom 18. Oktober 1890:

7. für eine Bahn von dem Hafen Estreito im Staate Santa Catharina nach der Mündung des Chopim in den Parana nebst deren Abzweigungen einerseits durch das Itajahythal nach dem Hafen San Francisco, andererseits nach Passo Fundo und Porto Alegre im Staate Rio Grande do Sul;

8. an Aarão Reis für eine fast 400 km lange Bahn von Caxias am Itapicuru im Staate Maranhao über Pedreiras, Grajahu, Porto Franco und Boa Vista nach einem oberhalb der Stromschnellen San Michael am rechten Ufer des Araguaya im Staate Goyaz gelegenen Punkte;

9. durch Erlass der Nationalregierung vom 8. November 1890 der Companhia Geral de Estramadas de Ferro do Brazil für eine Verlängerung der Centralbahn von Itabira do Matto Dentro nach Jabota;

10. durch Erlass der Regierung von Rio de Janeiro vom 25. September 1890 für eine Bahn von San Joao Evangelista da Ventania nach Santa Maria Magdalena;

11. durch Vertrag vom 6. November 1890 zwischen der Regierung von Ceara und den Gebrüdern Boris für eine Bahn von Granja nach Viçosa.

Alle diese Konzessionen sind mit einer 6 % Zinsengewähr, die sich für die Bahnen unter 1—9 auf ein kilometrisches Anlagekapital von 30 000 Milreis, für die Bahn unter 10. auf ein solches von 28 000 Mlr. und für die unter 11 auf ein Gesammtkapital von 3 300 000 Mlr. bezieht, verbunden. Die Konzessionsdauer beträgt fast ausnahmslos 60, die Zeit der Zinsengewähr 30 Jahre; für die Bahn unter 11. beträgt beides 50 Jahre. Für die Schifffahrtsstrecken unter 6 b und c ist die Konzession auf 25 Jahre bemessen; während der ersten 20 Jahre erhält die Unternehmung eine jährliche Beihülfe von 30 000 Mlr. für den Unterlauf und 60 000 Mlr. für den Oberlauf sowie die Nebenflüsse des Tocantins. Ausser der Zinsbürgschaft erhalten die Konzessionsinhaber Landschenkungen und das Recht zur zollfreien Einfuhr der Bau- und Verbrauchsmaterialien.

Ferner hat die Nationalregierung die durch den Staat Sergipe für eine Bahn von Propria nach Villa do Capello sowie die durch den Staat Alagoas für eine Bahn von Alagoas nach einer Abzweigung der Paulo-Alfonsobahn bewilligte 6 % Zinsengewähr auf ein kilometrisches Anlagekapital von 30 000 Mlr. als Selbstschuldner anerkannt.

In Ausführung des in Nr. 25 Jahrg. 1890 d. Ztg. mitgetheilten, durch Gesetz vom 24. November 1888 genehmigten Entwurfes, die Bahnen in den nördlich vom Unterlauf des San Francisco gelegenen Staaten zu einem zusammenhängenden Netz von mehr als 1 000 km (dem Nordbahnnetz) zu verbinden, hat die Regierung zunächst den Bau einer Zweigbahn von Paquevira an der in der Verlängerung der Recife und San Franciscobahn gelegenen Süd-Pernambucobahn nach Imperatriz an der Alagoas-Eisenbahn angeordnet.

Durch Erlass vom Oktober 1890 ist dem Ackerbauminister ein Betrag von 10 000 000 Mlr. in 5 % Staatsschuldscheinen behufs Verstaatlichung der San Paulo und Rio de Janeiro-Eisenbahn zur Verfügung gestellt worden.

Kolumbia.

Konzessionen sind ertheilt worden:

1. an Nieto, als Vertreter der River Plate Trust Loan and Agency-Company in London, für Vollendung und Betrieb der Girardotlinie auf 55 Jahre; die Gesellschaft erhält den bereits fertiggestellten Theil der Bahn sowie die vorhandenen Fahrbetriebsmittel und hat für die ersten fünf Jahre volle Tariffreiheit, ist aber gehalten, die Bahn in fünf Jahren fertigzustellen;

2. für die von La Perrera oder Guarumo nach den Hochgebirgsebenen führende Nordwestbahn auf 30 Jahre; die Konzessionsinhaber erhalten eine kilometrische Beihilfe von 8 000 Piastern, sowie eine Landschenkung von 150 000 ha und haben 10 Jahre lang uneingeschränkte Tariffreiheit.

Venezuela.

Nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft Fives-Lille ist dieser im Verein mit der Gesellschaft Dyle und Bolacan die Bauausführung der 60 km langen ersten Theilstrecke der Eisenbahn von San Carlos nach Merida übertragen worden. Der Bau ist infolge der Ueberschwemmungen, welche die von der Bahn durchschnittene Gegend mehrere Monate bedeckt haben, sowie der durch die Ueberschwemmungen im Verein mit dem tropischen Klima hervorgerufenen Fieber etwas verzögert worden; gleichwohl konnte die erste Hälfte der Bahn im Juli 1890 dem Betriebe übergeben werden und man hofft, die zweite Hälfte Anfangs dieses Jahres eröffnen zu können.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

Eigene Verschuldung eines durch Funken aus einer Lokomotive entstandenen Brandschadens seitens des Beschädigten, welcher die von ihm vertragsmässig übernommene Unterhaltung des Schutzstreifens vernachlässigt hatte.

Entscheidungsgründe: Am 20. April 1885 ist ein Theil der von der Eisenbahn der Beklagten durchschnittenen

Gollnower Stadtforst durch den Funkenauswurf einer Lokomotive der Beklagten in Brand gesetzt und zerstört worden. Die Klägerin erachtet die Beklagte als Eisenbahnunternehmerin sowie auf Grund des Vorwurfs mehrfacher Versehen für entschädigungspflichtig.

Beklagte hat widerklagend Feststellung ihrer Nichtverpflichtung zum Schadenersatz beantragt.

Nachdem in erster Instanz Klage und Widerklage abgewiesen waren, hat das Oberlandesgericht auf Berufung der Beklagten nach dem Antrage der Widerklage erkannt und die Anschlussberufung der Klägerin zurückgewiesen. Diese Entscheidung ist in folgender Weise motivirt:

Der Entschädigungsanspruch der Klägerin sei an sich begründet, weil die Beklagte durch die Imission von Lokomotivfunken ohne gesetzliche Berechtigung in das Eigenthum der Klägerin eingegriffen habe; der Beklagten stehe aber die Einrede der eigenen Verschuldung zu, sofern der Brand dadurch verursacht oder mitverursacht sei, dass die Klägerin die ihr kontraktlich obliegende Verpflichtung zur Einrichtung und Unterhaltung eines Schutzstreifens nicht erfüllt habe. Diese Einrede sei auch bei Anwendung des § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 trotz der Vorschrift des Gesetzes vom 3. Mai 1869 für erheblich zu achten und ebenso wenig durch den § 26 des Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 6 ausgeschlossen, da, auch wenn in dem § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 ein auf Schadensverhütungen abzielendes Polizeigesetz zu erblicken wäre, der Beklagten von der Regierung keine weitere Sicherungsmaassregel als die Herstellung eines Schutzstreifens aufgegeben, dabei aber unbenommen geblieben sei, der Klägerin diese Herstellung und damit im Verhältniss zwischen den Parteien die Verantwortung für den aus der Nichtherstellung entstehenden Schaden zu übertragen. Aus der vorgelegten Korrespondenz und aus sonstigen Schriftstücken sei nun zu entnehmen, dass die kontraktliche Verpflichtung der Klägerin auf eine vollständige „Wundmachung“ des Schutzstreifens gegangen sei, insbesondere auch die Zerstörung und Verhinderung der wildwachsenden Vegetation umfasst habe. Erwiesenermaassen sei aber zur Wundmachung des Schutzstreifens seit Frühjahr 1884 bis zum Brande nichts geschehen und infolge dessen der Schutzstreifen in einer dem Feuer reichliche Nahrung gebenden Weise mit Grasbüscheln dicht besetzt gewesen. Wenn die Beklagte ihrerseits den von ihr ohne erkennbare Verpflichtung hergestellten Feuergraben nicht ordnungsmässig in Stand gehalten habe, so komme es darauf nicht an. Denn der Uebergang des Feuers in die Forst sei nach dem durch weitere Erhebungen nicht zu alterirenden Beweisergebniss ausschliesslich dem ordnungswidrigen Zustande des Schutzstreifens ohne Mitwirkung der Beschaffenheit des Feuergrabens zuzuschreiben, indem letzterer auch bei tadelloser Beschaffenheit den Uebergang des Feuers nicht hätte verhindern können. Selbst wenn aber die Ausbreitung des Feuers auch auf dem Zustande des Grabens beruhen sollte, müsste der Klägerin wegen des ihr bei Vernachlässigung ihrer Vertragspflichten zur Last fallenden groben, mindestens mitkausalen Versehens der Entschädigungsanspruch versagt werden, da ihre Behauptung, es sei der Brand durch anderweite Pflichtverletzungen der Beklagten verursacht, theils als unerheblich, theils als widerlegt gelten müsse.

Gegenüber dieser Motivirung werden von der Revision theils materielle, theils prozessuale Angriffe erhoben, dieselben erweisen sich aber durchweg als verfehlt.

1. Mit Unrecht wird zunächst dem Vorderrichter vorgeworfen durch die Annahme, es habe Beklagte auf dem Wege des Vertrages mit rechtlicher Wirkung ihre Verpflichtung zur Vornahme feuerpolizeilicher Maassregeln auf Klägerin übertragen und sich so von der Entschädigungspflicht gegenüber der Klägerin befreien können, die §§ 14 und 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, das Zusatzgesetz vom 3. Mai 1869, bezw. auch den § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 und die §§ 26, 20 ff. des Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 6 verletzt zu haben.

Ob die Gründe zutreffen möchten, aus welchen das Berufungsgericht dem Zusatzgesetze vom 3. Mai 1869 die Anwendung auf den vorliegenden Fall versagt hat, bedarf keiner Erörterung. Denn dieses Gesetz muss bei der Frage nach der Wirksamkeit des festgestellten Vertrages schon deshalb ausser Betracht bleiben, weil es nach seinem klaren Wortlaute die Vertragsfreiheit nur insofern einschränkt, als es sich um die Verpflichtung der Eisenbahnen zum Ersatze desjenigen Schadens handelt, „welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten P e r s o n e n oder auch an anderen P e r s o n e n entsteht.“ (Vergl. dazu Verhandlungen des Abgeordnetenhauses 1868/69 Seite 884 ff, 1026 ff., Verhandlungen des Herrenhauses 1868/69 Seite 159 ff.) Dagegen werden Verträge über die Verpflichtung der Eisenbahnen zum Ersatze des an S a c h e n entstandenen Schadens, und nur solcher Schaden ist hier in Frage, von dem Zusatzgesetze vom 3. Mai 1869 überhaupt nicht betroffen. Vielmehr ist deren Wirksamkeit, soweit nicht die Spezialbestimmung des Artikels 423 des Handelsgesetzbuchs platzgreift, lediglich nach den allgemeinen Gesetzen zu beurtheilen. Danach lässt sich ein Uebereinkommen, wie es hier nach der Feststellung des Vorderrichters zwischen den Parteien getroffen sein soll, nicht mit der Revision für nichtig erklären. Haben auch die Verpflichtungen, welche die §§ 14 des Eisenbahn- und des Enteignungsgesetzes dem Eisenbahnunternehmer auferlegen, einen öffentlich-rechtlichen Charakter, so ist doch nicht zu bezweifeln, dass der Unternehmer die Einrichtung und Unterhaltung der in den §§ 14 bezeichneten Anlagen einem anderen, namentlich auch dem Adjazenten selbst übertragen darf. Bei d e r Frage aber, ob nach solcher Uebertragung der Adjazent, wenn er die von ihm kontraktlich übernommenen Pflichten nicht erfüllt hat, den dadurch entstehenden Schaden vom Unternehmer ersetzt verlangen kann oder selbst zu tragen hat, ist ein öffentliches Interesse nicht betheiligt. Vielmehr sind die Interessen des Staates und des gemeinen Wohls dadurch genügend gewahrt, dass der Unternehmer sowohl dem Staate wie jedem Dritten gegenüber für die Erfüllung seiner gesetzlichen Verpflichtungen verantwortlich bleibt.

Noch weniger kann sich die Revision für die Nichtigkeit des Uebereinkommens auf den § 25 des Eisenbahngesetzes berufen, da hier sogar ausdrücklich vorgeschrieben ist, dass die Entschädigungspflicht der Gesellschaft fortfällt, wenn der Schade durch die eigene Schuld des Beschädigten bewirkt worden ist.

Endlich steht auch der § 26 des Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 6, dessen Anwendbarkeit im übrigen vorausgesetzt, der Klägerin nicht zur Seite. Denn hat sich dieselbe kontraktlich verpflichtet, dasjenige für die Beklagte zu thun, was zur Beobachtung des auf Schadensverhütungen abzielenden Polizeigesetzes erforderlich war, so kann jedenfalls sie selbst daraus, dass s i e ihre Verpflichtung nicht oder nicht ordnungsmässig erfüllt hat, gegenüber der Beklagten den Vorwurf einer Vernachlässigung des Polizeigesetzes und einen darauf gestützten Entschädigungsanspruch nicht herleiten.

2. Ebenso unbegründet sind die Rügen, mit welchen die Revision die Feststellung bekämpft, dass zwischen den Parteien eine vertragsmässige Vereinbarung, wie sie behauptet war, zu stande gekommen sei.

Die §§ 259 und 130 der Civilprozessordnung soll das Berufungsgericht verletzt haben, weil es das Vorhandensein der formellen und materiellen Voraussetzungen eines solchen Vertrages nicht festgestellt habe. Dabei ist indessen übersehen, dass die Klägerin in den Vorinstanzen weder die Existenz noch die Verbindlichkeit der vertragsmässigen Uebereinkunft geleugnet hat, dass vielmehr nur der Inhalt dieser Uebereinkunft unter den Parteien streitig war. Nach dem vom Vorderrichter in Bezug genommenen Thatbestande des ersten Urtheils war sogar die Klage in erster Reihe auf die Verletzung der von der Beklagten vertragsmässig übernommenen Pflichten gestützt und von der Klägerin „bezüglich des bestandenen Vertrages“ auf die Schreiben vom 28. Februar und 9. März 1882 und 9. (7.) Dezember 1881 verwiesen, namentlich speziell behauptet worden,

> die Klägerin habe sich der Beklagten gegenüber verpflichtet, die Schutzstreifen kahl zu halten und sei dieser Verpflichtung in vollem Umfange nachgekommen, wogegen die Beklagte die Verbindlichkeit zu sonstigen Vorkehrungen, namentlich auch zur Anlegung und Unterhaltung von Feuergräben übernommen, ihren Obliegenheiten aber nicht genügt habe.

Danach lag für das Oberlandesgericht kein Anlass vor, sich über die formellen Voraussetzungen des von beiden Parteien als maassgebend anerkannten Vertrages noch besonders auszusprechen. Die erst jetzt nach dieser Richtung erhobenen Bedenken können in der Revisionsinstanz keine Beachtung finden und erscheinen überdies in keiner Richtung gerechtfertigt.

Auch der Vorwurf, dass bei der Feststellung des Vertrags i n h a l t s und bei der Ermittelung des Vertragswillens gegen den § 259 der Civilprozessordnung verstossen sei, kann für zutreffend nicht erachtet werden. Ein solcher Verstoss würde vorliegen, wenn der Vorderrichter einzelne Theile der vorgelegten Korrespondenz oder sonstige Beweisergebnisse unberücksichtigt gelassen, oder wenn er die Gründe für die von ihm aus dem Beweisergebnisse gezogenen Folgerungen nicht angegeben hätte. Aber weder das eine noch das andere ist der Fall. Dass die Vorinstanz bei gehöriger Beachtung der §§ 1 ff., 78 ff., 84, 85 des Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 5 zu einer anderen Würdigung der Korrespondenz hätte gelangen müssen, behauptet die Revision ohne Grund. Wie die Motivirung des Berufungsurtheils ergibt, ist das Gericht über die gesetzlichen Erfordernisse eines Vertrages und einer Acceptation nicht im Unklaren gewesen, auf Grund der vorgelegten Schriftstücke aber zu der Ueberzeugung gelangt, dass eine Willenseinigung zwischen den Parteien durch die Korrespondenz stattgefunden hat und zwar dahin,

> dass die Klägerin sich verpflichtete, den Schutzstreifen vollständig wund zu erhalten, die Beklagte dagegen auf die Enteignung des Schutzstreifens verzichtet, ihrerseits aber

eine Verpflichtung zur Herstellung des Feuergrabens nicht übernommen hat.

Inwieweit bei dieser Feststellung des Vertragswillens die beiderseitigen Schreiben eine sachgemässe Auslegung gefunden haben, entzieht sich der Nachprüfung des Revisionsrichters. Eine Gesetzesverletzung ist jedenfalls in dieser Auslegung und insbesondere auch in der Annahme nicht zu erkennen, dass die Klägerin mittelst ihres Schreibens vom 28. Februar 1882, nach dessen Zusammenhange mit den vorausgegangenen Schreiben der Beklagten, sich bereit erklärt hat, den Schutzstreifen in dem von der Beklagten verlangten Sinne wund zu machen, ohne von der Beklagten die Uebernahme der Verpflichtung zur Herstellung des Feuergrabens zu verlangen. Fand das Gericht diese Erklärung deutlich zum Ausdruck gebracht, so hatte es zur Anwendung der in den §§ 267, 268 des Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 5 subsidiär aufgestellten Auslegungsregeln keine Veranlassung.

3. Zuzugeben ist der Revision, dass die Summe der Anordnungen der Bahnpolizeibehörden die Verpflichtung der Beklagten zur Ergreifung von Sicherheitsmaassregeln nicht erschöpft, sondern Beklagte unabhängig von den Anordnungen verpflichtet war, für allen Schaden aufzukommen, welcher in einer mangelhaften Vorkehrung zur Schadensverhütung seinen Grund hat. Allein eine Verletzung dieses Rechtsgrundsatzes tritt in dem angefochtenen Urtheile nicht hervor. Vielmehr hat das Oberlandesgericht die Frage, ob es die Beklagte an den erforderlichen Vorkehrungsmaassregeln hat fehlen lassen, nach Maassgabe der von der Klägerin aufgestellten Behauptungen geprüft. Zu einer über diese Behauptungen hinausgehenden Prüfung aber lag weder eine Verpflichtung noch irgend welche thatsächliche Unterlage vor.

Im einzelnen wird hier folgendes gerügt:

a) Es sei ungeprüft geblieben, ob die Feuergräben, die Böschungsgräben und Dämme auf oder neben den Schutzstreifen angelegt sind. Dieser Prüfung bedurfte es jedoch nicht, da in dem maassgebenden Thatbestande ausdrücklich als unstreitig hervorgehoben ist, dass sich an den Bahndamm anschliessen: zunächst Seitengräben von verschiedener Breite, sodann ein etwa 1,5 m breiter Landgürtel und an diesen ein etwa 18 m breiter Schutzstreifen, der durch den sogenannten etwa 1 m breiten Feuergraben von der Forst getrennt wird, dass ferner der Schutzstreifen, „also das Terrain zwischen dem Bahngraben und dem Feuergraben", sowie die Feuergräben der Stadt Gollnow gehören. Eine hiervon abweichende Feststellung ist in den Gründen des Berufungsurtheils (Seite 27) nicht zu finden.

b) Es sei nicht berücksichtigt, dass in § 13 der Bahnordnung vom 12. Juni 1878 nicht bloss Funkenfänger, sondern unter der Ueberschrift „Funkenfänger" Vorrichtungen" gefordert werden, durch welche der Auswurf glühender Kohlen aus dem Schornsteine der Lokomotive wirksam verhütet wird, was bei der Lokomotive am 20. April 1885 nicht der Fall gewesen. In den Vorinstanzen hatte indessen die Klägerin nur das Fehlen eines vorschriftsmässigen Funkenfängers behauptet, ohne geltend zu machen, dass noch andere Vorrichtungen zur Verhütung des Funkenauswurfes zu treffen gewesen wären. Danach kann dieser Revisionsangriff keinen Erfolg haben, nachdem die Vorinstanz nicht bloss das Vorhandensein eines Funkenfängers, sondern auch dessen gute und den in der Aufsichtsinstanz gestellten Anforderungen entsprechende Qualität festgestellt hat.

c) Es sei mit Unrecht der über die Nothwendigkeit der Aufstellung von Feuerwachen angetretene Beweis abgelehnt. Allein diese Ablehnung ist ohne ersichtlichen Rechtsirrthum in thatsächlicher Weise motivirt und dabei namentlich auch hervorgehoben, dass die Voraussetzungen, unter welchen die Aufstellung von Feuerwachen seitens der Klägerin für nothwendig erklärt wird, hier nicht vorliegen.

d) Wenn dann weiter geltend gemacht wird, es hätte die Nothwendigkeit der Errichtung und Reinhaltung der Feuergräben nicht bloss vom Standpunkte des Vertrages und der direkten Regierungsanordnung, sondern auch vom Standpunkte der Dienlichkeit zur Verhütung oder Verringerung von Feuersgefahr geprüft werden müssen, so scheitert diese Rüge schon daran, dass der Vorderrichter im Anschluss an das Gutachten des Sachverständigen D. der mangelhaften Beschaffenheit der Feuergräben jeden Einfluss auf die Entstehung und Ausbreitung des Forstbrandes abspricht.

e) Ebensowenig kann dem Gerichte ein Vorwurf deshalb gemacht werden, weil es die Nothwendigkeit und Nützlichkeit einer Reinhaltung der Böschungsgräben und Dämme ungeprüft gelassen habe. Denn diese Prüfung erübrigte sich, wenn das Gericht zu der Ueberzeugung gelangt war (worüber die Urtheilsgründe keinen Zweifel bestehen lassen), dass die Ursache der Entstehung und Ausbreitung des Forstbrandes ausschliesslich in der Beschaffenheit des Schutzstreifens, ohne Mitwirkung der Vegetation auf den Böschungsgräben und Dämmen, zu erblicken ist. Ueberdies ergibt sich auch aus den Urtheilsgründen deutlich, dass nach der Auffassung des Gerichts die Reinhaltung der Böschungsgräben und Dämme nicht bloss nicht angeordnet oder vereinbart, sondern auch zur Verhütung der Ausbreitung von Zündungen nicht erforderlich war.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsger. vom 10. Novbr. 1890 in Sachen Stadt Gollnow w. Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Importtarif nach Russland, Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Heft IV. Auf Seite 265 des Importtarifs, Heft IV, sind die Frachtsätze der III. Kategorie des Ausnahmetarifs 1 für die Station Rothe Erde, für welche irrthümlich die zwei Zeilen höher stehenden Sätze der Station Riesa abgedruckt sind, mit sofortiger Gültigkeit auf die nachstehend angegebenen höheren Sätze abzuändern:

		für 100 kg
Für Mengen unter	5 000 kg	2,89 ℳ
„ „	zu 5 000 „	2,53 „
„ „	„ 10 000 „	2,16 „

Bromberg, den 12. März 1891. (530)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Berichtigung eines Frachtsatzes im Anhange zum Tarif Theil II — Heft 5. In dem ab 15. Juni 1888 gültigen Anhange zum Tarife Theil II — Heft 5 für den Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband ist auf Seite 49 ein Druckfehler unterlaufen, indem nämlich der Frachtsatz der Serie III des Ausnahmetarifes 12 (Nutzholz) in der Relation Kétegyháza-Floridsdorf-Donaufeld nicht 57,1 kr., sondern richtig 75,1 kr. lauten soll. Diese Berichtigung gilt ab 1. April 1891.

Wien, am 16. März 1891. (531)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. April d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke Elberfeld-Steinbeck-Cronenberg mit der Haltestelle Küllenhahn für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, dem Haltepunkt Cronenfeld für den Personenverkehr und dem Bahnhof Cronenberg für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Von demselben Tage ab wird die an der Bahnstrecke Barmen (Ober)-Hattingen gelegene, bisher nur für den Personenverkehr und für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Station Bredenscheid auch für den Gepäck-, Eilgut- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands sowie die Lokaltarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld.

Die Tarifsätze bezw. die der Frachtberechnung im Verkehr mit den neuen Stationen zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem am 1. April d. J. erscheinenden Nachtrag IV zu dem Staatsbahn-Personengeldtarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld bezw. in dem an demselben Tage in Kraft tretenden neuen Lokalgütertarife enthalten.

Soweit in den Gütertarifen mit anderen Bahnen Frachtsätze für die Haltestelle Küllenhahn und den Bahnhof Cronenberg nicht vorgesehen sind, erfolgt die Frachtberechnung zwischen diesen und der Station Elberfeld bis auf weiteres nach den Sätzen des im neuen Lokalgütertarif enthaltenen Durchgangstarifs.

Die Personenbeförderung auf der Bahnstrecke Elberfeld-Steinbeck-Cronenberg findet nur in II. und III. Wagenklasse statt.

Elberfeld, den 18. März 1891. (532)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Diejenigen, zur Unterstützung der Bevölkerung in den Kreisen Prüm, Daun, Bitburg, Wittlich, Adenau, Ahrweiler, Schleiden, Montjoie und Malmedy bestimmten Sendungen an Saatkartoffeln, welche durch Staats- oder Kommunalbehörden oder durch landwirthschaftliche und Wohlthätigkeitsvereine angekauft und an die betreffenden Behörden oder Vereine in den genannten Kreisen gerichtet sind, werden auf den Staatsbahnstrecken vom 18. März bis einschliesslich den 15. Juni d. J. zur Hälfte der tarifmässigen Fracht befördert mit der Maassgabe jedoch, dass zunächst die volle Fracht erhoben wird und die Rückerstattung der halben Fracht

durch uns gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe und einer Bescheinigung des zuständigen Kreislandraths, dass die bezüglichen Sendungen dem Eingangs erwähnten Zwecke gedient haben, erfolgt.
Köln, den 18. März 1891. (533)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Bayerischer Lokal-Gütertarif (Heft III) vom 1. August 1890. Mit Gültigkeit vom 1. April 1891 ab kommt Nachtrag I zur Einführung.
München, den 17. März 1891. (534)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Württb. - Schweizer. Güterverkehr. Die im Theil II, Heft 1, des Württb.-Schweizer. Gütertarifs vom 1. Juli 1884 nebst Nachträgen I bis III, sowie in dem provisorischen Ausnahmetarif für die Beförderung von Cement vom 1. Oktober 1890 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Schweizer. Nordostbahn treten am 30. April 1891 ausser Kraft.
Die Einführung neuer Taxen, über welche das Tarif- und Reklamationsbüreau der Generaldirektion der Staatsbahnen Auskunft ertheilt, wird besonders bekannt gemacht werden.
Stuttgart, den 17. März 1891. (535)
K. Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen, Betriebsabtheilung.
Balz.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab werden die Stationen Dremmen und Randerath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) mit direkten Frachtsätzen in den Rheinisch - Westfälisch - Belgischen Gütertarif vom 1. Juni 1890, Theil II, aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen Heinsberg und Lindern.
Köln, den 15. März 1891. (536)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Die Station Mannheim der Badischen Staatseisenbahnen wird mit sofortiger Gültigkeit in die Tariftabelle II des vom 20. Dezember 1890 alten/1. Januar 1891 neuen Stils gültigen Theil II des Ausnahmetarifs 1a (Getreide usw.) des Deutsch-Russischen Gütertarifs mit den daselbst auf Seite 27 für die Station Mannheim der Hessischen Ludwigsbahn verzeichneten Frachtsätzen aufgenommen.
Ferner ist mit Gültigkeit vom 20. März alten/1. April neuen Stils 1891 ein Berichtigungsblatt zu dem vom 20. Dezember 1890 alten/1. Januar 1891 neuen Stils gültigen 1. Nachtrage zum Heft III des Deutsch - Russischen Gütertarifs erschienen, welches ausser anderen Berichtigungen ermässigte Markfrachtsätze ab Schnittpunkt Wirballen bezw. Alexandrowo westlich im Verkehr mit den Stationen Hamburg B., Hamburg (L. B.) und Hamburg H. für alle Klassen und Artikeltarife enthält.
Das obige Berichtigungsblatt kann von den Deutschen Verbandstationen bezogen werden.
Bromberg, den 9. März 1891. (537)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahme - Frachtsätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. zur überseeischen Ausfuhr. Vom 20 März d. J. ab wird der Ausnahmetarif für die überseeische Ausfuhr von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup für den Versand von den diesseitigen einbezogenen Stationen auf die Ausfuhr über Rostock, Lübeck, Warnemünde, Danzig, Königsberg i. Pr. und Neufahrwasser ausgedehnt.
Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hierselbst Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 11. März 1891. (538MG)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April 1891 kommt der Nachtrag 3 zum diesseitigen Lokal-Gütertarif zur Einführung. Derselbe enthält:
a) Bestimmungen über Berechnung der Entladefrist bei zoll- oder steueramtlicher Abfertigung,
b) Ausdehnung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter auf „Cigarrenkistchen und Cigarrenkistenbretter",
c) Aufhebung des Ausnahmetarifs für Braunkohlen etc. ab Helmstedt, Offleben, Schöningen, Völpke und Wefensleben nach Neuhaldensleben und
d) neue Ausnahme - Frachtsätze für „Giesserei-Roheisen" von Ilsenburg und Vienenburg nach Berlin und anderen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg.

Exemplare des Nachtrages sind vom 25. März d. J. ab bei den diesseitigen Güter-Abfertigungsstellen zu haben.
Magdeburg, den 14. März 1891. (539)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 20. März d. J. tritt zu den Gütertarifheften I—IV für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen je ein Nachtrag (III bezw. II) in Kraft, enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 für Eisenerze etc. für die neu aufgenommenen Stationen Bannstein der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Hagen Rh. des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld, Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 24 für Giesserei - Roheisen nach den Stationen Leer und Norden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) (gültig vom 1. April 1891 ab), sowie Berichtigungen.
Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 1. Mai 1891 in Gültigkeit.
Die Nachträge sind bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu haben.
Köln, den 17. März 1891. (540)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Bromberg etc. Am 1. April d. J. treten die im Nachtrage 15 zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen anderweiten Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Benrath, Eller, Grafenberg, Hilden, Küppersteg, Langenfeld und Rath Rh. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in Kraft.
Köln, den 15. März 1891. (541)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Magdeburg. Am 1. April d. J. treten die im Nachtrage XIII zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen anderweiten Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Benrath, Eller, Grafenberg, Hilden, Küppersteg, Langenfeld und Rath Rh. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in Gültigkeit.
Köln, den 15. März 1891. (542)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Deutscher Levante-Verkehr über Hamburg seewärts. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt unter Aufhebung des Tarifs vom 15. Juni 1890 ein neuer Tarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft, durch welchen vielfach F r a c h t - e r m ä s s i g u n g e n — zum Theil recht erhebliche — herbeigeführt werden.
Die in einigen Fällen eintretenden geringen Frachterhöhungen kommen erst vom 28. April d. J. ab zur Anwendung.
Die bisher für die Seebeförderung berechneten Sperrigkeitszuschläge für einzelne Güter sind zum Theil gänzlich a u f g e h o b e n, zum Theil wesentlich e r m ä s s i g t und durchgängig in die in den Tariftabellen enthaltenen Gesammtfrachtsätze mit e i n g e r e c h n e t.
Zu den bisherigen Verbandsverwaltungen (Deutsche Levante-Linie in Hamburg, Preussische und Sächsische Staatsbahnen, Werrabahn und Saalbahn) sind die B a y e r i s c h e n S t a a t s b a h n e n hinzugetreten. Zu den bisherigen Anlaufhäfen der Deutschen Levante-Linie (Verbandshäfen) Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Dedeagatsch, Burgas, Galatz/Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter) kommt V a r n a hinzu.
Der Tarif, dessen Text in Französischer und Deutscher Sprache gedruckt ist, wird voraussichtlich vom 25. d. Mts. ab zu dem aufgedruckten Preise (ca. 0,50 ℳ das Stück) durch die Güter-Abfertigungsstellen, sowie durch die Deutsche Levante-Linie abgegeben.
Durch die Güter - Abfertigungsstellen sind auch die für den Verkehr vorgeschriebenen besonderen Frachtbrief-Formulare zu beziehen.
Die bisherigen Frachtbrief-Formulare können bis zum Aufbrauch verwendet werden.
Altona, den 16. März 1891. (543)
Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. April l. J. wird die Station Dutzendteich in die Kilometertafel I des Tarifheftes Nr. 1 und in den Ausnahmetarif 7 für Mehl des Tarifheftes Nr. 3 einbezogen. In den letztgenannten Ausnahmetarif wird ferner mit Wirksamkeit vom gleichen Tage ab die Station Klettendorf der Kgl. Eisenbahndirektion Breslau aufgenommen.
Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.
München, den 14. März 1891. (544)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. Am 1. April d. J. gelangen für den Verkehr zwischen Bodenbach, Ebersbach, Klingenthal, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Warnsdorf und Weipert einerseits und Voitersreuth andererseits neue Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.
Dresden, am 17. März 1891. (545)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr über Lindau - Romanshorn (Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen). Am 10. April d. J. tritt an Stelle des bisherigen Tarifes vom 1. November 1886 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft, welcher neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch einzelne geringfügige Frachterhöhungen enthält. Letztere treten jedoch erst am 11. Juli d. J. in Kraft.

Abdrücke des neuen Tarifes sind durch die betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 16. März 1891. (546)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Thüringisch - Bayerischer Verband. Durch den am 1. April d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag XXVI werden die besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement ergänzt, die Stationen Brüheim-Sonneborn und Aken des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie die Stationen der Bayerischen Lokalbahnen Zwiesel-Grafenau, Neusorg - Fichtelberg und Passau-Röhrnbach in den Verbandsverkehr aufgenommen. Ausserdem enthält der Nachtrag Aenderungen bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 (für Stammholz), 7 (für Metalle etc.) und 12 (für Eisenerze etc.).

An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 16. März 1891. (547)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten direkte Frachtsätze zwischen Neudamm und Farge, Station der Farge-Vegesacker Eisenbahn, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Cüstrin II, 16. März 1891. (548)

Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. An Stelle des Gütertarifs für den oben bezeichneten Verkehr vom 10. Februar 1887 tritt mit dem 1. April d. J. ein neuer Tarif mit zum Theil ermässigten Frachtsätzen und geänderten Transportbestimmungen in Kraft.

Neu aufgenommen in den Verkehr mit direkten Frachtsätzen werden die Stationen Belzec transito der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen und Nowosielitza der Bukowinaer Lokalbahn, sowie einige Deutsche Stationen. Dagegen scheiden aus eine grössere Anzahl von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) sowie die Stationen Sosnowice loco und transito und Zuczka transito. Der Ausnahmetarif 11 für Heringe wird aufgehoben. Die gegenwärtigen Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs sowie diejenigen der ausscheidenden Stationen bleiben noch bis zum 15. Mai d. J. in Wirksamkeit. Von diesem Tage ab werden Sendungen von und nach diesen Stationen zu den höheren Sätzen des gebrochenen Verkehrs bezw. Heringe zu den Sätzen des Spezialtarifs I befördert.

Ferner tritt am 1. April d. J. in dem oben genannten Verkehr ein Nachtrag VII zum Ausnahmetarif für Getreide in Kraft, durch welchen die Stationen Belzec und Nowosielitza transito in den direkten Getreideverkehr einbezogen, dagegen die Frachtsätze für die Station Zuczka transito (letztere mit Gültigkeit vom 15. Mai) aufgehoben werden.

Druckexemplare der oben bezeichneten Tarife sind vom 1. April ab bei den Verbandstationen käuflich zu haben.

Breslau, den 18. März 1891. (549)

Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Norddeutsch - Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Rumänisch-Norddeutscher Verband. Vom 1. April d. J. ab gelten die in den vorbezeichneten Verbänden für den Verkehr mit Breslau Märk. Bahnhof bestehenden Stückgutsätze in der Richtung von Breslau auch für Breslau Freiburger Bahnhof; für den Rumänisch-Norddeutschen Verband jedoch nur hinsichtlich der dem Theil III angehörenden Stationen sowie der dem Theil II angehörenden Stationen Adjud, Bacau, Berlad, Focsani, Tecuciu Rumänische Stb.

Breslau, den 17. März 1891. (550)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Staatsbahnverkehre Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) etc. - Oldenburg. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. an kommen für Giesserei-Roheisen von verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch), der Station Völklingen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) sowie Station Georgs-Marienhütte der Georgs - Marienhütten-Eisenbahn nach den Stationen Augustfehn, Brake, Delmenhorst, Elsfleth, Nordenham, Oldenburg, Varel und Wilhelmshaven der Oldenburgischen Staatseisenbahnen Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung.

Die betheiligten Güterabfertigungen geben nähere Auskunft.

Oldenburg, den 18. März 1891. (551B)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

K. K. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. April l. J. tritt ein temporärer Anhang zum Tarife für den Verkehr zwischen Krakau, Podgórze-Bonarka und Podgórze - Plaszów einerseits und Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits vom 1. September 1889 in Kraft.

Der Anhang enthält ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in verschiedenen Relationen und können Exemplare desselben bei der Direktion der obenbezeichneten Verwaltung und bei den übrigen betheiligten Bahnen zum Preise von 5 kr. pr. Stück bezogen werden.

Wien, am 15. März 1891. (552)

Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Lokalverkehr. Am 1. April 1891 tritt zu dem gesellschaftlichen Lokaltarife Theil II, Heft 1 für den Verkehr zwischen Stationen der gesellschaftlichen Oesterreich. Linien einerseits und Stationen der gesellschaftlichen Ungar. Linien andererseits der Nachtrag II in Kraft, welcher spezielle Bestimmungen und geänderte Frachtsätze enthält. — Durch diesen Nachtrag werden die auf den Seiten 40 bis 53 des Haupttarifes enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Exemplare sind bei der Direktion in Wien I., Pestalozzig. 8, zum Selbstkostenpreise erhältlich.

Wien, am 16. März 1891. (553)

Elbeumschlags - Verkehr. Für **Reis** treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Brüsau-Brünnlitz . . .	122 ₰
Budigsdorf	114 „
Chotzen.	114 „
Hohenmauth	128 „
Hohenstadt	114 „
Hradisch	158 „
Landskron	127 „
Marchegg	151 „
Müglitz.	114 „
Skalitz-Boskowitz . .	122 „
Triebitz.	114 „
Ung. Hradisch-Stadt .	161 „
Wessely a. d. March .	161 „
Von Schönpriesen-Umschlag nach	
Brüsau-Brünnlitz . . .	117 „
Budigsdorf	109 „
Chotzen.	109 „
Hohenmauth.	123 „
Hohenstadt	109 „
Hradisch	153 „
Landskron	122 „
Marchegg	146 „
Müglitz.	109 „
Skalitz-Boskowitz. . .	117 „
Triebitz.	109 „
Ung. Hradisch-Stadt .	156 „
Wessely a. d. March .	156 „
Von Dresden-Elbkai nach	
Brüsau-Brünnlitz . . .	158 „
Budigsdorf	150 „
Chotzen.	150 „
Hohenmauth.	164 „
Hohenstadt	150 „
Hradisch	194 „
Landskron	163 „
Marchegg	187 „
Müglitz.	150 „
Skalitz-Boskowitz . .	158 „
Triebitz.	150 „
Ung. Hradisch-Stadt .	197 „
Wessely a. d. March .	197 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 13. März 1891. (554)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Tarif Theil III, Heft 2, (Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte etc.). Mit Gültigkeit vom 15. April 1891 tritt Tarif — Theil III, Heft 2, für den Oesterr. - Ungar. - Französischen Eisenbahnverband, enthaltend den Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte, Malz und Oelsaaten, ferner für gebrauchte Getreide- und Mehlsäcke im Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Ungar. Linie), der priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (Ungar. Linie) und der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits in Kraft.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 15. November 1890 aufgehoben; die bisherigen Frachtsätze bleiben jedoch, insoferne für dieselben ein Ersatz nicht

vorgesehen ist, noch bis zum 30 Juni 1891 in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen um den Preis von 50 kr. Oe. W. = 1,10 Frcs. erhältlich.

Wien, am 17. März 1891. (555)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Pottasche treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Prag B. N. B, St.E.G., Oe.N.W.B., Prag transit K. F. J. B., Prag-Anglobank, Vysocan B. N. B. u. Oe. N. W. B., Bubna u. Bubna-Unionbank, Lieben St. E. G. u. Oe. N. W. B.	50 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Prag B. N. B., St.E.G., Oe.N.W.B., Prag transit K. F. J. B., Prag-Anglobank, Vysocan B. N. B. u. Oe. N. W. B., Bubna u. Bubna-Unionbank, Lieben St. E. G. u. Oe. N. W. B.	45 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Prag B. N. B., St.E.G., Oe.N.W.B., Prag transit K. F. J. B., Prag-Anglobank, Vysocan B. N. B. u. Oe. N. W. B., Bubna u. Bubna-Unionbank, Lieben St. E. G. u. Oe. N. W. B.	86 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9 5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 13. März 1891. (556)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-Ungar.-Süddeutsch-Französischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich-Ungarn. Anhang zu dem ab 1. August 1887 gültigen Nachtrage 8 B zu Theil III. Mit Gültigkeit vom 15. April 1891 tritt ein Anhang zu dem ab 1. August 1887 gültigen Nachtrage 8 B zu Tarif Theil III für den Oesterr.-Ungar.-Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Nachtrages 8 B.

Hierdurch werden die im Nachtrage 8 B für die gleichen Oesterreichischen Stationen und Schnittpunkte vorgesehenen Schnittfrachtsätze sowie der vom 1. Dezember 1887 gültige Anhang zum Nachtrage 8 B aufgehoben.

Exemplare dieses Anhanges sind bei den betheiligten Oesterr. Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen um den Preis von 10 kr. Oe. W. = 20 Centimes zu beziehen.

Wien, am 17. März 1891. (557)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Spiritus treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Prag B. N. B., St.E.G.,Oe.N.W.B., Prag-Anglobank, Prag transit K. F. J. B., Bubna, Bubna-Unionbank, Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B., Lieben St. E. G., Oe. N. W. B.	65 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Prag B. N. B., St.E.G.,Oe.N.W.B., Prag-Anglobank, Prag transit K. F. J. B., Bubna, Bubna-Unionbank, Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B., Lieben St. E. G., Oe. N. W. B.	60 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Prag B. N. B., St.E.G.,Oe.N.W.B., Prag-Anglobank, Prag transit K. F. J. B., Bubna, Bubna-Unionbank, Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B., Lieben St. E. G., Oe. N. W. B.	109 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 13. März 1891. (558)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Palmkerne, Cocosnusskerne treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Schreckenstein	13 ₰
Von Dresden-Elbkai nach	
Schreckenstein	49 „

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 13. März 1891. (559)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Zum Tarif für den Personenverkehr zwischen England und Belgien einerseits und Oberrheinischen Stationen über Köln andererseits ist der I. Nachtrag erschienen. Derselbe kann bei den Dienststellen eingesehen werden.

Mainz, den 14. März 1891. (560)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Zum Verkaufe der in den diesseitigen Eisenbahn-Betriebsamtsbezirken angesammelten alten Schienen und anderer Oberbaumaterialien wird Termin auf Mittwoch, den 15. April d. J., Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse 36 — anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebots-Nachweisungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 1 ℳ in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 16. März 1891. (561)

Materialienbüreau.

6. Offene Stellen.

Im Eisenbahn-Registratur- und Rechnungswesen durchaus erfahrene Beamte zum baldigen Eintritt gesucht. Meldungen unter Beifügung eines Lebenslaufes und von Zeugnissabschriften nimmt die Exped. d. Ztg. unter B. 6 entgegen. (562)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 24. 1891.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes und durch den Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW) im Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. [illegible]) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8 SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum [illegible]

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (bezw. auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 25. März 1891.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. März 1891.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt Nr. 6 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Einige Notizen über Französische und Englische Signaleinrichtungen.

In den Schriften von Sonne, Schmidt, Kecker, Textor und anderen sowie auch in dieser Zeitung (vergl. Jahrgang 1889 Nr. 30 ff.) sind die in England und Frankreich ausgebildeten Signalsysteme mehr oder weniger ausführlich beschrieben, namentlich ist es ein Verdienst von Kecker, die abweichenden Grundlagen für den Ausbau des Signalwesens in den beiden Ländern kritisch beleuchtet zu haben.

Jedes System will den grösstmöglichsten Grad von Betriebssicherheit erreichen. Es ist stets interessant, zu verfolgen, wie auf zwei ganz verschiedenen Wegen ein und dasselbe Ziel zu erreichen versucht wird. Deshalb werden vielleicht die nachfolgenden Notizen, so bekannt vieles darin dem technisch gebildeten Leser sein wird, immerhin noch auf einige Beachtung rechnen dürfen und im Vertrauen hierauf wagen wir es, sie dem Leser zu unterbreiten.

Von Entstehung der Eisenbahnen an haben die meisten Französischen Bahnverwaltungen an dem Grundsatz festgehalten, dass die Züge einander nicht in Stations-, sondern in Zeitabständen zu folgen haben.

Durch diese Betriebsweise ist ein ganz eigenartiges Signalsystem ausgebildet.

Bei den feststehenden optischen Signalen ist die Ruhestellung, die Normalstellung die auf „freie Fahrt." Nur vorübergehend nach dem Passiren eines jeden Zuges wird für einige Zeit das Haltezeichen gegeben.

Zeigen also die festen Signalvorrichtungen einer Bahn nach Französischen Begriffen normale Stellung ihrer beweglichen Theile, so ist die Bahn bezw. das Hauptgeleis frei und darf ungehindert passirt werden. Die zur Sicherung der Stationen, Abzweigungen, Tunnels, frequenten Strassenübergänge bestimmten stationären optischen Signale befinden sich weit vor den betreffenden Gefahrpunkten (Endweichen etc.). Für gewöhnlich führen diese Signale also kein Zeichen, bedeuten mithin „freie Fahrt". Das Haltezeichen erscheint an denselben,

a) wenn ein bestimmtes Hinderniss dem Passiren eines Zuges entgegensteht,

b) während einer Frist von 2, 5 bezw. 10 Minuten nach dem Passiren eines Zuges.

Die ad b) erwähnte Frist ist abhängig von der Belastung der Strecke, der Art der Zugfolge (Personenzug auf Güterzug oder umgekehrt). Die Bestimmung selbst setzt eine grosse Gewissenhaftigkeit des Signalwärters voraus.

Diese vorgeschobenen festen optischen Signale bestehen aus einer kreisrunden, um eine vertikale Achse drehbaren Scheibe (disque avancé). Die Höhe ist der Oertlichkeit angepasst.

Die Stellung der Scheibe parallel zum Geleise ist die normale. Ist also die Scheibe vom Zuge aus nicht zu sehen, so entspricht dieses dem Signalbegriff „freie Fahrt“. In Uebereinstimmung damit erscheint zur Nachtzeit sowohl dem Zuge entgegen als in der Richtung nach der Station weisses Licht.

Ist dagegen die Scheibe rechtwinklig gegen das Geleis gestellt, also vom Zuge aus voll zu sehen, so heisst das: „Halt!“ Da eine kreisrunde Scheibe an und für sich nicht zu den Signalformen gehört, welche am Weitesten sichtbar sind, so hat man den der Form anhaftenden Mangel durch einen in die Augen fallenden Anstrich zu heben gesucht. Die Scheibe ist dem Zuge entgegen zinnoberroth gestrichen; auf der Rückseite ist dieselbe schachbrettartig in vier, schwarz und weiss gestrichene Felder getheilt. Zur Nachtzeit entspricht dem Haltezeichen vom Zuge aus gesehen rothes Licht und von der Station aus blaues Licht. Es ist dieses einer der wenigen Fälle, wo das wenig raumdurchdringende blaue Licht im Signaldienst Anwendung gefunden hat. Der Zweck ist ein untergeordneter. Das Rücklicht soll dem Stationspersonal oder dem Signalposten anzeigen, ob die Laterne noch brennt bezw. ob das Signal richtig gegeben ist.

Diese „disques avancés“ werden immer weit vor den zu schützenden Stellen angebracht. Die Bewegung der Scheibe erfolgt mechanisch mittelst eines Drahtzuges, oft auch über 1500 m Länge.

Gestattet die Oertlichkeit nicht, dass der Stationsbeamte oder der Signalwärter von seinem Standpunkte aus wahrnehmen kann, ob die Scheibe im gegebenen Fall die richtige Haltestellung eingenommen hat, so werden auch wohl elektro-magnetische Rückmeldesignale angewendet. Zu dem Zwecke sind an der Scheibendrehachse elektro-magnetische Kontaktapparate angebracht. Ist die Scheibe richtig auf Halt gedreht, so wird ein Stromkreis geschlossen und ein Klingelwerk bei dem Signalwärter oder auf der Station ausgelöst, welches so lange ertönt, als die Scheibe das Haltezeichen führt.

Die volle Scheibe verbietet zwar die Einfahrt, ist aber sonst kein unbedingtes Haltesignal. Der Lokomotivführer ist nicht verpflichtet, mit dem Zuge vor der Scheibe zu halten, soll vielmehr die Geschwindigkeit des Zuges so mässigen, dass er denselben vollständig in der Gewalt hat. Ist das geschehen, fährt der Führer langsam an dem Verbotsignal vorbei und bringt hinter demselben seinen Zug in Deckung gegen einen nachfolgenden; denn der vorliegende Signalposten ist wegen der Zugfolge in Zeitabschnitten nur verpflichtet, das Haltezeichen an seiner Signalvorrichtung bis zu 10 Minuten stehen zu lassen. Nach dieser Frist muss er das Haltezeichen einziehen, also die Strecke wieder frei geben. Ueber die vorgeschobene Scheibe hinaus darf der Zug nur bis zu einer bestimmten Stelle vorrücken. Dieser Punkt ist durch ein besonderes Zeichen kenntlich gemacht. Das betreffende Bahnzeichen hat keine beweglichen, verstellbaren Signaltheile, sondern ist nur ein Pfahl: Schutzpfahl (poteau de protection). Der Schutzpfahl trägt eine viereckige, Nachts erleuchtete Scheibe mit der Aufschrift „Limite de protection“ und steht mindestens 400 m hinter der vorgeschobenen Signalscheibe. Ist die Signalscheibe schon auf eine grosse Entfernung hin sichtbar, so kann der Lokomotivführer rechtzeitig seine Vorkehrungen treffen und steht ein Ueberfahren des Schutzpfahles nicht zu befürchten. Es ist daher die Entfernung zwischen dem Schutzpfahl und dem vorgeschobenen Deckungssignal mit davon abhängig, auf welche Länge vor der Signalscheibe letztere sicher zu erkennen ist. Je nach der Oertlichkeit (steigende oder fallende Bahn) liegt der Schutzpfahl hinter dem Punkte, von welchem aus der Lokomotivführer die Scheibe unfehlbar erkennen kann, 800—1 000 m. Kann man z. B. die Signalscheibe erst erkennen, wenn man sich ihr auf 300 m genähert hat, so steht der Schutzpfahl 500—700 m hinter der Scheibe.

Nimmt man an, ein Zug müsse längere Zeit vor dem Schutzpfahl unter alleiniger Deckung des Haltezeichens an der vorgeschobenen Scheibe liegen bleiben, so ist die Möglichkeit einer Gefährdung durch einen nachfolgenden Zug nicht allzu fern. Der nachfolgende Zug braucht ebensowenig wie der voraufgefahrene vor der Deckungsscheibe zum Halten gebracht zu werden; ein Anhalten wird nur dann stattfinden, wenn der Führer rechtzeitig erkennt, dass die vorliegende Strecke noch besetzt ist. Es besteht deshalb auf manchen Französischen Bahnen die Einrichtung, dass nach erfolgtem Halten vor dem Schutzpfahl der Zug weiter fahren darf, wenn ein direktes Hinderniss nicht wahrnehmbar ist. Der Zugführer muss dann für das Weiterfahren die Verantwortung übernehmen und bei Nebelwetter dafür sorgen, dass der Schluss des Zuges durch das Begleitpersonal gedeckt wird. Der Lokomotivführer muss sehr behutsam fahren, bei Nebelwetter ständig die Dampfpfeife gebrauchen und die Bewegung so regeln, dass er auf die Entfernung hin, welche er überhaupt vor sich übersehen kann, im gegebenen Fall sicher den Zug zum Stehen bringen kann. Vor jedem auftauchenden Hinderniss muss er halten. Bleibt die Strecke frei, so rückt er mit dem Zuge bis zu dem Signalposten vor, durch welchen die vorgeschobene Signalscheibe (disque avancé) auf „Halt!“ gestellt worden war. Hier findet dann die mündliche Verständigung über eine etwaige Fortsetzung der Fahrt statt. Ein solches Signalsystem stellt natürlich grosse Anforderungen an die Geschicklichkeit des Lokomotivführers und macht das Einfahren in die Bahnhöfe sehr schwierig.

Es ist klar, dass das vorsichtige Hinausfahren über den Schutzpfahl, welches im günstigsten Falle bis zur Verständigung mit dem Signalwärter führt, keine ausreichende Garantie für die sichere Einfahrt in einen grossen Bahnhof, für die pünktliche Durchführung eines gegebenen Fahrplans bieten kann. Die vorgeschobene Scheibe und der Schutzpfahl genügen offenbar allein nicht. Deshalb sind vor wichtigen Bahnhöfen, Abzweigungen kurz vor den Endweichen noch besondere Lokalsignale — Spezialsignale (disques acancés) aufgestellt. Dieselben sind niedriger, als die vorgeschobenen Scheiben, führen statt der kreisrunden eine quadratische Scheibe mit einem in vier Felder getheilten rothen und weissen Anstrich:

Die sichtbare volle Scheibe bei Tage oder rothes Licht zur Nachtzeit bedeutet: „Halt!“

Die parallel zum Fahrgeleise gedrehte Scheibe oder weisses Licht heisst: „Freie Fahrt!“

Das Haltezeichen einer Spezialscheibe darf nie übertahren werden.

Eine einfache Abzweigung einer eingeleisigen Bahn, bei welcher vier Fahrrichtungen in Betracht kommen, ist allseitig durch je zwei Signale und je eine feste Bahnmarke gedeckt.

Ein der Abzweigungsstelle sich nähernder Zug trifft zunächst auf die vorgeschobene Scheibe, fährt an dem etwa vorhandenen Haltezeichen derselben langsam vorbei und hält dann vor dem Schutzpfahl, um bald darauf vorsichtig bis zum Spezialsignal vorzurücken, dessen Haltstellung das endgültige Verbot für die Weiterfahrt ist. Um das Vorbeifahren an dem Haltezeichen einer Spezialscheibe, wozu die für die vorgeschobene Scheibe bestehende Signalvorschrift gewissermaassen verleiten kann, thunlichst zu verhindern, haben die Französischen Bahnverwaltungen meistens folgende Bestimmung getroffen:

> Wenn ein Punkt durch eine oder mehrere Spezialscheiben und durch eine vorgeschobene Scheibe gedeckt ist, so sind diese Scheiben sämmtlich auf Halt! gestellt zu halten und nur der Reihe nach zu öffnen, wenn es erforderlich wird, einen Zug oder eine Maschine passiren zu lassen.

Damit ist der im Französischen Signalsystem aufgestellte Grundsatz, „die Bahn ist in der Regel frei, es werden besondere Zeichen nicht für die Erlaubniss zur freien Fahrt, sondern für den Befehl zum Halten gegeben,“ durchbrochen; denn während allgemein die Normalstellung der festen optischen

Signale die auf „freie Fahrt“ (kein Signal) sein soll, wird für die Spezialscheiben das Gegentheil angeordnet.

Die Signalscheiben stehen links zu der Fahrrichtung, für welche sie gelten sollen, ohne Unterschied bei zwei- oder eingeleisigen Bahnen.

Auf zweigeleisigen Bahnen wird in Frankreich stets links gefahren. Es kann daher dem Lokomotivführer bei Kreuzung mit einem andern Zuge niemals die Aussicht nach den Signalen benommen werden. Das ist um so wichtiger als Scheiben und Pfähle verhältnissmässig niedrig sind. Freilich steht der Lokomotivführer rechts auf der Maschine und letztere erschwert selbst das Ausschauen, doch hat dieser Grund für eingeleisige Bahnen, wo Zugkreuzungen nicht in Frage kommen, keine Veranlassung gegeben, den Signalen eine Stellung rechts vom Fahrgeleise anzuweisen.

Wie überall, so ist auch auf den Französischen Bahnen die Anlage von Weichen, welche gegen die Spitze befahren werden müssen, thunlichst vermieden. Auf eingeleisigen Strecken, wo ein Fahren gegen die Spitze der Weiche unvermeidlich ist, haben die Weichen Laternensignale und zwar bedeutet

weisses Licht: die Fahrt in das gerade Geleis,
grünes Licht: die in das abzweigende Geleis.

An besonders wichtigen Punkten, wie den Bahnabzweigungen, den Eingangsweichen der Bahnhöfe sind die gegen die Spitze zu befahrenden Weichen mit vollkommeneren Weichensignalen versehen (signal à bras mobil), welche durch die Bewegung der Weichen selbst eingestellt werden. Diese Weichensignale sind aber nicht doppelseitig, sie geben nur für diejenigen Züge Zeichen, welche die Weichen gegen die Zungenspitze befahren.

Das Signal besteht aus einem Ständer von Holz oder Eisen, an dessen oberen Ende — etwa 3 m über Schienenoberkante — ein die Schenkel eines rechten Winkels bildendes Flügelpaar sich um eine horizontale Achse dreht. Die Flügelstellung ist von der Lage der Weichenzungen abhängig.

Ein Schenkel steht immer senkrecht, der andere horizontal — nach links oder rechts zeigend, je nachdem die Weiche umgelegt ist. Die Flügel sind mit schmalen Glasspiegeln besetzt, so dass sie bei Tage das Sonnenlicht, bei Nacht das Licht der auf der Stütze befindlichen Laternen reflektiren.

Der elektro-magnetische Telegraph spielt im Französischen Signalwesen nicht die hervorragende Rolle wie anderswo. Es leuchtet ein, dass bei einer Bahn, welche nicht in Stations-, sondern in Zeitabständen befahren wird, alle die Meldungen der vor- an die hinterliegenden Stationen, dass ein Zug einen bestimmten Bahnabschnitt geräumt hat, fortfallen.

Bei zweigeleisigen Strecken, deren Geleise immer nur in einer Richtung befahren werden, ist es mehrfach nicht Gebrauch, den Wärter an einer Abzweigung vorher zu benachrichtigen, ob ein herankommender Zug auf der Hauptlinie bleiben oder in die Nebenbahn abzweigen wird. Die Abzweigungsstelle ist durch das Haltezeichen an der Spezial- und der vorgeschobenen Scheibe gedeckt. Ist die Haltestellung beseitigt, also das Signal an beiden Scheiben eingezogen, so bleibt dem Lokomotivführer nur das Weichensignal als Erkennungszeichen, ob der Weg für den Zug frei ist. Der Signalwärter weiss nicht, wohin der Zug fahren soll, dies wird ihm erst durch den Lokomotivführer bekannt gegeben. Erst auf ein Dampfpfeifensignal des Lokomotivführers beseitigt der Wärter die Haltestellung der betreffenden Spezialscheibe. Es bedeuten:

ein langer Pfiff: der Zug fährt links,
drei lange Pfiffe: der Zug fährt rechts.

Auf dieses Pfeifensignal hin erfolgt die Einziehung des Haltezeichens der Spezialscheibe und die erforderliche Umstellung der Weiche.

Eine grosse Zuverlässigkeit kann man sich von dieser Methode nicht versprechen. Man hat deshalb an anderen Stellen ein neues optisches Signal als einfachstes Verständigungsmittel zwischen der Station und dem entfernt davon stehenden Signalposten eingeführt. Es ist dieses wieder eine besondere Scheibe — die Korrespondenzscheibe.

Dieselbe ist von der Höhe der Spezialscheibe, quadratisch geformt, gelb gestrichen und um ihre diagonale Achse drehbar. In der Nähe der Weichen- oder Signalbude ausserhalb des Gesichtskreises des Zugpersonals aufgestellt, wird sie von der Station durch Drahtzüge bewegt und benachrichtigt den Wärter, wenn ein Zug nicht einfahren darf.

An den Einfahrten in grosse Stationen, an wichtigen Bahnabzweigungen findet man in Frankreich centrale Weichen- und Signal-Stellvorrichtungen nach dem System Vignier. Indessen ist die Herstellung einer mechanischen Abhängigkeit zwischen Weichen und Signalen, die Blockirung der Signalhebel von der Station aus in Frankreich noch nicht in dem Maasse eingeführt wie in England und Deutschland. Vor einigen Jahren hat man bei Paris damit begonnen, auf doppelgeleisigen Bahnen das Blocksystem einzuführen, d. h. also die Zugfolge in Zeitabständen aufzugeben und dafür die Folge in Stationsentfernung (Blockstations-Distanz) zu setzen. Gleichzeitig damit hat man die Spezial-Scheibensignale aufgegeben und dafür Armsignale (Flügeltelegraphen, Semaphoren) eingeführt, welche auf elektro-magnetischem Wege bedient werden. Die vorgeschobenen Scheiben (disques avancés) sind als Deckungssignale noch beibehalten.

O——O——O——O——O
A B C D E

Es sei A B C D E eine Blockstrecke; A und E sind die Anfangs-, B, C und D die Zwischenblocks.

Jeder Block (Blockstation) hat einen Flügeltelegraphen und je nach Anzahl der Fahrrichtungen eine bezw. zwei vorgeschobene Signalscheiben.

Die Elektrosemaphoren sind Maste von rot. 8,0 m Höhe und haben für jede Fahrrichtung zwei Flügel, also die Zwischensemaphoren für zwei Fahrrichtungen je vier Flügel. Ein bezw. zwei Flügel sitzen oben am Mast, ein bezw. zwei kurze Flügel unten etwa 3 m über Schienen-Oberkante. Der oder die unteren Flügel gelten nicht als Fahrzeichen, sondern dienen nur zur Benachrichtigung der Signalwärter. Die oberen Flügel sind nach dem Zuge zu roth, nach rückwärts grau gestrichen; die unteren Flügel haben gelben Anstrich. Das korrespondirende Nachtsignal ist

rothes Licht für „Halt!“,
grünes Licht für „Freie Fahrt!“.

Letzteres ist gewählt als Unterscheidungsmerkmal gegen das weisse Licht der vorgeschobenen Signalscheiben.

Befindet sich in der Blockstrecke A E kein Zug, so hängen die Flügel sämmtlicher Maste nach unten. Rückt ein Zug bei A in die Blockstrecke ein, so zieht der Signalwärter hinter dem vorrückenden Zuge die vorgeschobene Signalscheibe auf Halt und gibt darauf an seinem Telegraphenmast das Haltezeichen, wodurch der vom Zuge aus gesehen linksseitige obere Arm in die waagerechte Stellung gebracht wird. Gleichzeitig mit dieser Flügelbewegung wird auf der vorliegenden Blockstation B der untere rechte Flügel des Elektrosemaphoren in horizontale Lage gehoben und damit der Zug dem Posten B vorgemeldet. Hat der Zug die vorgeschobene Scheibe von B passirt, so verfährt der Posten in B wie vorher der in A, d. h. er stellt hinter dem Zuge das Haltesignal her und meldet den Zug nach C vor. Ist der Zug am Semaphor von B vorbei, so beseitigt der Posten B die horizontale Lage des Unterflügels am eigenen Mast und damit gleichzeitig auf elektromagnetischem Wege das Haltezeichen in A. Es kann also ein nachfolgender Zug in die Blockstrecke A B einrücken.

Ausser dem Zeichen an den optischen Telegraphen erhalten die Signalwärter noch besondere Zeichen durch verschiedenfarbige Scheiben ihrer in den Signalhäusern aufgestellten Blockapparate.

Findet ein Lokomotivführer an einem Flügeltelegraphen das Haltezeichen, so muss er zunächst den Zug unbedingt

anhalten. Nach Verlauf von fünf Minuten jedoch darf er mit dem Zuge in die abgesperrte Strecke einrücken und bis zum nächsten Blockmast vorsichtig weiter fahren. Findet er dort kein Haltezeichen, so wird die Fahrt unbehindert fortgesetzt.

Das Charakteristische des Französischen Signalwesens besteht also im wesentlichen darin, dass

a) die Bahn frei ist, wenn keine Signalzeichen zu sehen sind,
b) die optischen Signale kein unbedingtes Halt verlangen vielmehr ein vorsichtiges Weiterfahren zulassen,
c) das stellenweise angewendete Blocksystem kein absolutes ist, da in derselben Blockstrecke auf demselben Geleise sich mehr als ein Zug oder Maschine befinden können.

Ungeachtet aller angeordneten Vorsichtsmaassregeln lässt sich diese Methode nicht gutheissen. Als Grundsatz jeder Signalordnung sollte man festhalten, dass an einem Haltesignal nie vorbeigefahren werden darf. Die Französischen Signalordnungen sind schwankend, entbehren der Einheitlichkeit. Jede Regel hat so zahlreiche Ausnahmen, dass Ausnahmen und Regeln kaum von einander zu unterscheiden sind. Was soll man gar dazu sagen, wenn die Orléansbahn abweichend von allen übrigen

grünes Licht für „Freie Fahrt",
weisses Licht für „Langsam fahren"

anwendet! Dieses ist in einem politisch geeinigten Lande nur dann verständlich, wenn die grossen Bahnkomplexe sich in den Händen zahlreicher Privatgesellschaften befinden, wie das in Frankreich der Fall ist. Die Vortheile einer einheitlichen Signalisirungsmethode kann man bei durchgehenden Truppentransporten, bei Dienstleistungen auf fremden Bahnen und Bahnhöfen solcher Strecken, welche von verschiedenen Verwaltungen gemeinschaftlich benutzt werden, am besten erkennen.

Erst in neuester Zeit hat in Frankreich die Staatsaufsichtsbehörde Schritte gethan, die Reglements bezüglich der Signalsprache einheitlich zu gestalten, dabei aber den Eisenbahngesellschaften in Bezug auf die Konstruktion und Handhabung der Signalapparate die zur Weiterentwickelung des Signalwesens unerlässliche Freiheit belassen. Es ist eine neue Signalordnung festgesetzt, deren Einführung viele Veränderungen bestehender Einrichtungen und grosse Ausgaben nach sich ziehen wird, weshalb auch für die endgültige Einführung dieser Anlagen ein grosser Zeitraum bewilligt worden ist.

Die neue Signalordnung enthält die auf die Sprache der festen und beweglichen Signale der freien Bahn und der Züge, sowie die auf die Signale zur Abfahrt und Ankunft in den Bahnhöfen bezüglichen Vorschriften mit Ausnahme der Läutewerkssignale eingeleisiger Bahnen, der Signale zur Anmeldung von Extrazügen, der Rangirsignale.

Mit dieser Neuordnung der Signale tritt Frankreich in die Reihe der Staaten ein, welche wie Deutschland, Oesterreich-Ungarn, die Schweiz und England ihr Signalwesen auf einheitlicher Grundlage geordnet haben.

(Schluss folgt.)

Die Eisenbahn-Personentarifreform im Reichs- und Landtage.

Auf der Tagesordnung des Reichstags stand am 17. d. Mts. (zur Berathung des Eisenbahnetats) auch der Antrag der Budgetkommission, die Resolution Broemel über die wünschenswerthe Gestaltung der Tarifreform in folgender, von der genannten Kommission amendirten Fassung*) anzunehmen:

„Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken, dass bei der in Aussicht genommenen Reform der Personen- und Gepäcktarife 1. unter Ausschluss von Erhöhungen bestehender Sätze eine durchgreifende Ermässigung der Tarifsätze aller Klassen und eine Vereinfachung des Tarifsystems für den Personenverkehr stattfindet und zwar mit stufenweise wachsenden prozentualen Ermässigungen auf weite Entfernungen und mit besonderer Berücksichtigung des Nahverkehrs, für welchen auch die Beibehaltung der IV. Klasse in Erwägung zu ziehen sein würde, 2. unter Aufhebung des Freigepäcks der Gepäcktarif auf eine niedrige, für längere Zonen gleichmässige Gebühr festgesetzt wird."

Abg. Möller beantragt die Beschlussfassung über diese Resolution auszusetzen. Letztere wolle, entgegen der ursprünglichen Resolution des Abg. Broemel, ein neues Prinzip in die Reform der Personentarife einführen, die hier nicht so kurzer Hand abgemacht werden könne, zumal da eine Reihe von Mitgliedern in der Kommission bei der Berathung nicht anwesend gewesen sei.

Dieser Antrag wurde zum Beschluss erhoben, wobei der Referent Abg. Schrader bemerkt, dass man der Absetzung in der Erwartung zustimme, dass der Antrag Broemel resp. die Resolution der Kommission demnächst als Initiativantrag an bevorzugter Stelle zur Verhandlung kommen werde.

An demselben Tage beschäftigte sich das Preussische Abgeordnetenhaus mit folgender, ähnlich lautenden Resolution desselben Abg. Broemel:

„Die Staatsregierung zu ersuchen, bei der in Aussicht genommenen Reform der Personen- und Gepäcktarife 1. eine durchgreifende Ermässigung der Tarifsätze aller Klassen und eine Vereinfachung des Tarifsystems für den Personenverkehr, unter Ausschluss von Erhöhungen bestehender Sätze, eintreten zu lassen; 2. für den Nahverkehr — eventuell versuchsweise für den Nahverkehr Berlins oder einer anderen Grossstadt — einen Zonentarif ungefähr nach dem Muster und mit den Sätzen des Zonentarifs der Berliner Stadtbahn einzuführen; 3. bei Aufhebung des Freigepäcks den Gepäcktarif auf eine niedrige, für längere Zonen gleichmässige Gebühr festzusetzen."

Der Antrag gab zu einer längeren Debatte Veranlassung.

Abg. Broemel führte zur Unterstützung seines Antrages, wie der „Pr. Staatsanz." berichtet, folgendes aus: Die Ermässigung der Personentarife sei hinter derjenigen der Gütertarife weit zurückgeblieben. Es sei nunmehr an der Zeit, hier einzugreifen, und das bezwecke sein Antrag. Die Fortschritte in der Entwickelung des Eisenbahnverkehrs müssten der Mehrheit der Bevölkerung zugänglich gemacht werden. Bei den gegenwärtigen Personentarifen sei dies nur in sehr beschränktem Maasse der Fall. Dass der Gedanke einer wirklichen Reform auch in den Kreisen der Staatsbahnverwaltung gehegt werde, sei mit Freuden zu begrüssen. Die über den Plan gemachten Veröffentlichungen liessen jedoch manche andere Wünsche aufkommen. So würden infolge des Fortfalls des Freigepäcks manche Reisende nach den in Aussicht genommenen neuen Tarifen keine Ermässigung, sondern eine Erhöhung erfahren. Personen, welche bis jetzt Rückfahrtkarten benutzten, würden in Zukunft einen höheren Preis zu zahlen haben infolge der Gepäcktarife. Die Personentarife an sich enthielten allerdings eine Ermässigung, im ganzen aber werde eine solche nicht eintreten. Der Fortfall der IV. Klasse werde für die ärmere Bevölkerung jeden Vortheil von der Reform ausschliessen. Er glaube, diese Klasse könne erhalten bleiben und der Tarif für ihre Benutzung auch herabgesetzt werden. Zum ersten Male komme jetzt die Staatsbahnverwaltung mit einem Reformvorschlage, ohne dass dem Hause bis jetzt Genaueres über ihn bekannt geworden sei. Nur für die Reisenden III. Klasse werde nach den bis jetzt bekannten Einzelheiten der Reform bei Einzelfahrten eine Verbilligung eintreten. Eine besondere Reform sei für den Nahverkehr nothwendig, wie sich eine solche am deutlichsten aus den Verhältnissen nothwendig erweise, die im Verkehr zwischen Berlin und seinen Vororten herrschten. Der Ausschluss einer Privatkonkurrenz müsse die Staatsbahnverwaltung gerade veranlassen, für den Nahverkehr recht billige Tarife einzuführen. Besonders der Abschluss der Vororte von Berlin habe eine so bedeutende Steigerung der Miethspreise in Berlin veranlasst. Die Einführung eines Zonentarifs würde schon deshalb zu empfehlen sein, weil für die Eisenbahnverwaltung damit eine grosse Vereinfachung in der Expedition entstehen werde. Er gehe nicht so weit wie Dr. Perrot und Dr. Engel, welche einen solchen Zonentarif sofort eingeführt wissen wollten. Sein (Redners) Antrag enthalte nichts, was

---

*) Diese Resolution der Budgetkommission ist bereits in Nr. 22 S. 211 (als Antrag Schrader bezeichnet) wörtlich mitgetheilt worden. Des Zusammenhangs wegen bringen wir dieselbe nochmals nachstehend zum Abdruck, wobei die Worte, durch welche sich die Resolution von der ursprünglichen Broemel'schen Fassung hauptsächlich unterscheidet, gesperrt gedruckt sind.

nicht von Eisenbahnfachleuten als berechtigt anerkannt worden sei; er glaube deshalb, ihn zur Annahme empfehlen zu können.

Ihm antwortete der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten von Maybach:

„Das Haus wird nicht erwarten, dass ich auf alle die Punkte des Vorredners ausführlich antworte. Einem muss ich aber widersprechen, dem Vorwurf des Herrn Vorredners, dass die Verwaltung auf dem Gebiete des Personenverkehrs nicht rechtzeitig zu Verbesserungen und Erleichterungen des Verkehrs übergegangen sei; er vergisst dabei, welche Aufgaben der Verwaltung im Laufe der Verstaatlichung und durch die Verstaatlichung geworden sind, wie die Verwaltung dafür zu sorgen hatte, die Ungleichheiten, die in den Tarifen der zahllosen — oder richtiger — der zahlreichen Bahnen, die wir verstaatlicht haben, bestanden, zu beseitigen — dasselbe Niveau für sämmtliche neue Staatsbahnen herbeizuführen —, ein Niveau, was insbesondere für einen Kreis, der Herrn Broemel ja wohl besonders nahe liegt, für die Provinz Pommern von ganz bedeutender Ermässigung begleitet gewesen ist.

Es ist ja richtig, dass das allgemeine Niveau des Personentarifs seit längerer Zeit ein stationäres geblieben ist. Die Verwaltung hat sich damit geholfen, den Verkehrsbedürfnissen entsprechend mit einzelnen Erleichterungen in der Weise vorzugehen, dass man Rückfahrkarten, Saisonkarten, Abonnementskarten, Rundreisekarten und ähnliche Dinge einführte. Ich habe aber wiederholt schon ausgeführt, dass dieser Standpunkt nur als ein Uebergangsstandpunkt zu betrachten sei, dass man versuchen müsse, vorsichtig auf dem Boden fortzuarbeiten und, nachdem man eine Menge von Ausnahmen geschaffen hat, demnächst — es ist bei den Gütertarifen etwas ähnliches — auf ein neues Niveau zu gelangen, welches man ein regelmässiges nennen könnte, und von diesem Niveau aus weiter zu arbeiten. Ueber dieses neue Niveau — ich meine ein ge mässigtes Niveau — verhandeln wir augenblicklich mit den übrigen Regierungen Deutschlands und, was Preussen angeht, insbesondere mit den Bezirks-Eisenbahnräthen und demnächst mit dem Landes-Eisenbahnrath.

Die Frage, was schliesslich bei diesen Verhandlungen herauskommen wird, wage ich heute noch nicht zu beantworten; es ist unser Wunsch, zunächst für Deutschland etwas gemeinsames zustande zu bringen, — etwas, was dem Wunsche nach Vereinfachung des ganzen Systems entspricht, ohne Erhöhungen. Ich kann daher sagen, dass der Antrag des Herrn Abg. Broemel im allgemeinen in der Tendenz der Regierung liegt. Wie er aber zur Durchführung zu bringen ist, wie er technisch durchführbar sein wird, welchen Apparat wir zu diesem Zwecke noch anzuschaffen haben, — das muss noch einer näheren Erwägung unterliegen. Ebenso welchen Effekt diese Maassregel — wie sie sich auch gestalten mag — finanziell haben wird, — auch das werden wir zu erwägen haben. Es ist ja sehr leicht, an die Regierung den Antrag zu stellen und zu drängen: gebt eine Einnahme auf, vermehrt die Ausgaben! Wenn aber nachher der Erfolg ein nicht zutreffender ist, wenn das finanzielle Gesicht des Etats — um mich so auszudrücken — hinterher ein schlechtes geworden ist, dann fehlen doch die Vorwürfe nicht, dann wird der Regierung mit vollem Recht gesagt: das hättet ihr besser wissen müssen. (Sehr richtig!) Ich würde Sie also bitten, sich die Sache nach allen Seiten in der Kommission zu überlegen; aber noch dankbarer würde ich dem Hohen Hause sein, wenn es für heute dem Antrage nicht näher treten wollte, weil dies in unsere Verhandlungen, glaube ich, störend eingreift.

Den Fühler — wenn ich es so nennen soll —, der im „Staats-Anzeiger" ausgestreckt wurde, habe ich nicht zu dem meinigen gemacht. Dieser Fühler sollte Gelegenheit geben — und insofern habe ich ihn gebilligt, als er dazu geeignet ist, — die öffentliche Kritik herauszufordern, und als wir zu hören wünschen, wie man im Lande über diese Dinge denkt. Das, was bis jetzt an Meinungsäusserungen eingegangen ist, bestätigt, dass die Auffassungen noch sehr weit auseinandergehen. Von der einen Seite wünscht man die IV. Klasse los zu werden, auf der andern Seite wünscht man sie zu behalten; von einer dritten Seite wünscht man neben den ermässigten Sätzen noch Retourkarten zu behalten gleichviel mit welcher Ermässigung; von einer vierten Seite ist der Wunsch ausgesprochen worden, dass man mit der Beseitigung der III. Klasse für Schnellzüge weitergehen solle, wiederum von anderer Seite ist gerade der entgegengesetzte Wunsch laut geworden. Genug, die ganze Angelegenheit ist im Fluss, und ich würde glauben es nicht verantworten zu können, wenn ich jetzt dem hohen Hause vorschlagen wollte, Angesichts der noch vollständigen Unreife der Sache jetzt schon zu einem bestimmten Beschluss zu kommen.

Wir müssen, ich wiederhole es, auch auf die finanzielle Seite ernste Rücksicht nehmen, um so mehr, als ich der Meinung bin, dass, wenn wir — und das wünsche ich — eine fühlbare Ermässigung unseres Personentarifs durchführen, wir zu einer erheblichen Verbesserung und Vermehrung unserer Betriebseinrichtungen werden schreiten müssen. Ich habe bei der ersten Berathung des sogenannten Sekundärbahngesetzes bereits erwähnt, dass, wenn meine Auffassung mich nicht täuscht, wir uns genöthigt sehen würden, eine Vermehrung unseres Personenfuhrparks inklusive der Lokomotiven herbeizuführen, die zwischen 40 und 50 Millionen Mark kosten würde. Ich bin der Meinung, dass eine grosse Verstärkung des Personenverkehrs herbeigeführt werden wird; ich möchte aber nicht, dass wir mit der Ermässigung der Sätze vorgehen, bevor wir in der Lage sind, dem Publikum auch diejenigen Wagen und Maschinen zu bieten, welche erforderlich sind, um den gesteigerten Personenverkehr zu bewältigen. Ich würde nichts verkehrter halten, als in dem ganzen Verkehrssystem Erleichterungen zu gewähren, die man nachher wegen ungenügender Einrichtungen nicht zur Durchführung bringen kann. — Also auch dieser Punkt bedarf der Erwägung.

Der Herr Vorredner hat auch die Stadtbahn und deren Transportsätze erwähnt; ich kann ihm aber sagen, dass die finanziellen Resultate der Stadtbahn, soweit sie uns nach den Rechnungen, die wir haben aufmachen können, vorliegen, nicht gerade sehr ermuthigend sind, dieses selbe System noch sehr weit auszudehnen; denn, soviel ich unterrichtet bin, hat die Stadtbahn bis jetzt noch nicht 2% des Anlagekapitals gebracht. Das wird aber nicht entscheidend sein dürfen; es handelt sich bei dieser Bahn um besondere Zwecke, und um diese Zwecke zu befriedigen, wird man auch Opfer nicht scheuen dürfen." (Bravo!)

Mit Rücksicht auf die vorstehende Erklärung des Herrn Ministers wurde, nachdem noch mehrere Redner der Rechten gegen die Brömelschen Ausführungen gesprochen, auf Antrag des Abgeordneten v. Tiedemann über den Antrag Brömel zur Tagesordnung übergegangen.

Auch das Herrenhaus beschäftigte sich — wenn auch kurz — in seiner Sitzung vom 21. d. Mts. mit der Eisenbahn-Personentariffrage.

Graf Stolberg brachte die geplante Reform der Eisenbahntarife zur Sprache und stimmte den Absichten des Eisenbahnministers vollkommen zu.

Die Einführung eines Zonentarifs nach dem Muster des Ungarischen oder eine allzu weit gehende Ermässigung würde die Ausgaben erheblich mehr steigern als die Einnahmen. Die von dem Minister geplante Reform sei keineswegs so inhaltslos und bedeutungslos, wie man sie oft darstelle. Der Minister habe sich eine weise Beschränkung auferlegt und sei so weit gegangen, wie er nur konnte.

Graf von Mirbach sprach seine volle Zustimmung zu diesen Ausführungen aus und behielt sich vor, später auf die Sache zurückzukommen.

Das Haus erklärte darauf die Angelegenheit für erledigt.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Ab- und Zurechnung von bezw. zu den Vereinsbahnstrecken. Am 1. April d. J. geht die zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg gehörige, 13 km lange Strecke Berlin (Lehrter Bahnhof)-Spandau (Magdeburger Bahnhof) in die Verwaltung und den Betrieb des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirkes Altona über. Es ist daher vom genannten Tage ab — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — die vorbezeichnete Strecke den Vereinsbahnstrecken des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg ab- und den Vereinsbahnstrecken des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirkes Altona zuzurechnen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 947 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die Geschäftsordnung des Technischen Ausschusses (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 963 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Uebergang der zum Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg gehörigen Strecke Berlin (Lehrter Bahnhof)-Spandau (Magdeburger Bahnhof) in die Verwaltung und den Betrieb des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.

In der mit der Vorberathung des internationalen Abkommens, betreffend den Eisenbahn-Frachtverkehr, betrauten Kommission des Reichstages fand eine mehrstündige Generaldebatte statt, in welcher man sich im allgemeinen allseitig mit den Grundsätzen des Vertrages einverstanden erklärte und in dem Abkommen einen Fortschritt erkannte.

Aus dem Reichstage.

Die von der Budgetkommission zur Annahme in unveränderter Fassung empfohlene Resolution Richter:

„den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, alljährlich dem Reichstage eine besondere Uebersicht mitzutheilen über die Ergebnisse der von der Reichs-Eisenbahnverwaltung ausgeschriebenen Schienensubmissionen unter Mittheilung der einzelnen Preisofferten aus dem Inland und dem Ausland, sowie der Zuschlagspreise,“

wurde in der Sitzung vom 17. d. Mts. nach längerer Diskussion mit grosser Majorität angenommen.

Beim Extraordinarium des Etats der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen bestätigte auf eine Anfrage Geh. Ober-Regierungsrath Kinel, dass die in zweiter Lesung erfolgte Bewilligung zum Bau einer Eisenbahn von Mommenheim nach Saargemünd (vergl. Nr. 20 S. 198 d. Ztg.) so lange als keine definitive angesehen werde, als der Landesausschuss den aus Elsässischen Landesmitteln zu leistenden Zuschuss nicht zur Verfügung gestellt habe. (Der Landesausschuss lehnte bekanntlich in seiner Sitzung vom 10. d. Mts. die geforderte erste Rate von 848 827 ℳ Landesbeitrag ab, vergl. Nr. 22 S. 211 d. Ztg.)

Der Rest des Etats wurde darauf bewilligt.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

In der Sitzung vom 17. d. Mts., welche sich mit der zweiten Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung beschäftigte, wurden zum Titel 1 der Einnahmen: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 232 Millionen Mark bewilligt.

Beim Titel: Einnahmen aus dem Güterverkehr 650 Millionen Mark, tritt Abg. Schöller für eine Ermässigung des Stückguttarifes ein und empfiehlt ferner die Ausdehnung der Staffeltarife. Denn beim Transport von Frachten auf grössere Entfernungen sei die Leistung der Eisenbahn nicht der Länge der Fahrt entsprechend. Für das Rangiren und für die Expedition seien auf kurze Entfernungen ebenso viele Aufwendungen zu machen, wie auf längere Entfernungen. Gerade Preussen mit seiner grossen Ausdehnung von Osten nach Westen würde sich für die Staffeltarife sehr gut eignen. Namentlich würden die östlichen Provinzen, auch Schlesien mit seiner erheblichen Textilindustrie davon einen grossen Vortheil haben.

Abg. Schultz (Lupitz) tritt für die Herabsetzung der Tarife für Dünger ein, die zwar etwas herabgesetzt seien, aber immer noch nicht so, wie es nöthig wäre. Die Schiffsfracht für Dünger elbabwärts bis nach Amerika sei immer noch niedriger als die Eisenbahnfracht von Sachsen nach Ostpreussen. Redner beschwerte sich ferner darüber, dass die Landwirthschaft darunter leide, dass die Zufuhr von Düngemitteln gestört sei durch den Mangel an Wagen.

Der Regierungskommissar Geh. Ober-Regierungsrath Hoeter weist darauf hin, dass die Witterungsverhältnisse dazu gezwungen haben, Transporte, die sonst für den Wassertransport sind, auf der Eisenbahn zu bewältigen. Es komme hinzu, dass ungeheure Mengen ausländischer Düngemittel in unsern Häfen liegen, die alle mit einmal, nachdem die Gelegenheit gekommen, versendet werden wollen, während gleichzeitig die inländischen Landwirthe, welche infolge der ungünstigen Witterung ihren Bedarf zurückgehalten haben, mit ihren Bestellungen ebenfalls auf einmal auf die Eisenbahnen eindrängten. Dadurch seien die für die Düngertransporte nothwendigen verdeckten Wagen sehr in Anspruch genommen. Die Landwirthe sollten ihre Bestellungen etwas frühzeitiger machen, damit diese sich nicht zum Frühjahr häuften.

Abg. Gerlich hebt hervor, dass angesichts der Witterungsverhältnisse kein Landwirth so frühzeitig seine Bestellung machen konnte. Für die Beförderung der Personen habe die Eisenbahnverwaltung gesorgt, so dass die Leute ihre Heimath jetzt in grossen Trupps verliessen. Deshalb sollte man für den Osten die Frachttarife ermässigen durch Staffeltarife und durch Ausnahmetarife, die aber zu rechter Zeit kommen müssten.

Aus der Erwiderung des Regierungsvertreters Ministerialdirektors Fleck heben wir die Bemerkung hervor, dass der Staffeltarif theoretisch richtig sei, aber angewendet auf bestehende Zustände doch überall auf lebhaften Widerspruch stosse. Namentlich die mittleren und westlichen Landestheile wollten davon gar nichts wissen.

Abg. Friedberg stimmt dem Herrn Regierungsvertreter zu und spricht sich dagegen aus, den Transport von Osten nach dem Westen zu erleichtern; das werde die Landwirthschaft des Westens und der Mitte Preussens schädigen. Wenn die landwirthschaftlichen Zölle gerade die Landestheile, auf welche sie berechnet gewesen sind, nicht gefördert hätten, so müsste man untersuchen, ob die Zölle überhaupt das richtige Mittel wären.

Nachdem nochmals die Abgg. Schöller und Gerlich für die Ermässigung der Stückgut- und die Einführung der Staffeltarife eingetreten, wird Titel 2 genehmigt, ebenso die übrigen Einnahmetitel.

Bei der Fortsetzung der Berathung des Etats am 19. d. Mts. empfiehlt die Budgetkommission folgende beiden vom Abg. Richter gestellten Resolutionen zur Annahme:

„Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, dem Landtage Uebersichten vorzulegen,

a) über die Zahl der gänzlich oder theilweise dienstfreien Wochen- und Sonntage, welche dem Stations-, Strecken- und Fahrpersonal der Staatseisenbahnen zur Zeit gewährt werden;

b) über die Zahl und die Einkommensverhältnisse der diätarischen Beamten in allen Zweigen der Staatsverwaltung, sowie über Dienstalter und durchschnittliche Wartezeit derselben bis zur etatsmässigen Anstellung.“

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten von Maybach erklärte sich bereit, für sein Ressort die gewünschten Uebersichten zu geben.

Beide Anträge wurden vom Hause angenommen.

Die Ansätze des Eisenbahnetats wurden nach den Anträgen der Budgetkommission durchweg genehmigt (darunter bei den sachlichen Ausgaben ein Vermerk, durch welchen der Herr Minister ermächtigt wird, bis zu 20 Millionen Mark zur Vermehrung der Betriebsmittel für unvorhergesehene Verkehrssteigerungen zu verwenden), die Berichte über die Verhandlungen des Landes-Eisenbahnraths, über die Ergebnisse des Betriebes und der Bauausführungen wurden durch Kenntnissnahme für erledigt erklärt.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Kundmachung 30 vom 10. März 1891.

Vorschriften, betreffend die betriebssichere Verladung von Fahrzeugen und Maschinen mit Rädern auf offenen Wagen.

1. Bei Verladung von Fahrzeugen und Maschinen mit Rädern auf offenen Wagen sind alle Räder durch Unterschlagung mit je zwei starken, die Radfelgen an beiden Seiten überragenden und mindestens 15 cm hohen Holzkeilen, welche mit Drahtstiften an den Fussböden der Eisenbahnwagen festzunageln sind, festzustellen und die Fahrzeuge bezw. Maschinen durch Ketten oder starke Stricke an den Wagen und unter sich festzubinden; an den Fahrzeugen vorhandene Bremsen sind so fest als möglich anzuziehen.

2. Bei Verladung von schweren Möbel- und Künstlerwagen, sowie von schweren Maschinen auf Rädern, müssen ausserdem zur Verhütung von Beschädigungen der Fussböden der Eisenbahnwagen die Räder auf von den Versendern zu stellende, mindestens 3,5 cm dicke, an beiden Seiten über die Radfelgen hinausragende Bohlen von solcher Länge gestellt werden, dass beim Aus- und Einladen der Wagenboden vom Fahrzeuge nicht berührt wird. Die Befestigung der Fahrzeuge hat dann in der gleichen Weise, wie vorstehend vorgeschrieben, auf den untergelegten Bohlen zu erfolgen.

3. Ausserdem ist darauf zu achten, dass zu den fraglichen Sendungen thunlichst nur Wagen von bester Beschaffenheit verwendet werden. Wagen, bei welchen die Fussbodenbretter quer von Seitenwand zu Seitenwand angebracht sind, sind solchen Wagen vorzuziehen, deren Fussböden, aus Längsbrettern, von Stirnwand zu Stirnwand laufend, bestehen.

4. Auf Militärtransporte finden nicht die vorstehenden, sondern die in der Militär-Eisenbahnordnung enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

Preussische Staatsbahnen: Fahrpreisermässigung.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, vom 1. April d. J. ab mittellosen Kranken sowie nöthigenfalls je einem Begleiter zum Zweck der Aufnahme in öffentliche Kliniken und öffentliche Krankenhäuser bei den Reisen nach und von den Heilanstalten eine Fahrpreisermässigung auf den Staatseisenbahnen dadurch zu gewähren, dass bei der Benutzung der III. Wagenklasse der Militärfahrpreis erhoben wird. Die Ermässigung wird denjenigen Personen gewährt, welche nachweisen: 1. ihre Mittellosigkeit durch eine Bescheinigung der Ortsbehörde, in welcher zugleich zu bestätigen ist, dass nach Maassgabe der Reichsgesetze über die Kranken- und Unfallversicherung die Fürsorge anderer Verpflichteter nicht eintritt, 2. ihre bevorstehende Aufnahme in eine Heilanstalt durch eine Bescheinigung der letzteren oder — wenn solche in dringenden Fällen nicht sogleich beizubringen ist — des behandelnden Arztes über die Nothwendigkeit der Aufnahme in eine Heilanstalt.

Bauabtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin. Mit dem 1. April d. J. wird bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin eine IV. Abtheilung ins Leben treten, mit deren Leitung der Geheime Regierungsrath Rock betraut ist. In dieser Abtheilung werden alle den Bau von neuen Eisenbahnlinien im Direktionsbezirke Berlin betreffenden Angelegenheiten von ihrem ersten Ursprunge bis zur vollständigen Abwickelung bearbeitet werden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 1. April d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke Elberfeld - Steinbeck-Cronenberg mit der Haltestelle Küllenhahn für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr, dem Haltepunkt Cronenfeld für den Personenverkehr und dem Bahnhof Cronenberg für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden. (Vergl. auch Bekanntmachung in Nr. 23 S. 227 d. Ztg.)

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Das zweite Geleise auf der Strecke Bedburg - Elsdorf ist am 3. d. Mts. in Betrieb genommen worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Infolge Vereinigung der Dienststellen auf dem Personenbahnhofe zu Dortmund (B. M. und K. M.) wird derselbe vom 1. April d. J. ab für den Personen- und Gepäckverkehr die Bezeichnung „Dortmund" erhalten.

Deutscher Levante-Verkehr über Hamburg seewärts.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt unter Aufhebung des Tarifs vom 15. Juni 1890 ein neuer Tarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft, durch welchen vielfach Frachtermässigungen — zum Theil recht erhebliche — herbeigeführt werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 23 S. 228 d. Ztg.)

Ausnahmefrachtsätze für Giesserei-Roheisen.

Vom 1. April d. J. ab kommen für Giesserei - Roheisensendungen von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.) und Elberfeld nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Bromberg, Erfurt und Magdeburg sowie der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd, ferner von den Stationen Ilsenburg und Vienenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg nach der Station Norden des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung.

Tondern-Hoyer. Verkehr nach Sylt.

Im Beisein von Regierungs- bezw. Eisenbahnbeamten fand am 10. d. Mts. die landespolizeiliche Besichtigung der Bahnstrecke Tondern - Hoyerschleuse statt. Gegen die projektirte Linie wurden wesentliche Ausstände nicht erhoben. Bahnhöfe sind für die Ortschaften Mögeltondern, Dahler, Hoyer und Hoyerschleuse projektirt. Die erforderlichen Geldmittel für die Kosten des Grunderwerbs sind von der Badedirektion, der Gemeinde Westerland und dem Flecken Hoyer gemeinschaftlich sichergestellt worden. Mit den Arbeiten zum Bahnbau soll sogleich begonnen und dieselben so gefördert werden, dass die Eröffnung der Bahnstrecke Tondern-Hoyerschleuse zum Juli d. J. mit Bestimmtheit zu erwarten steht.

Aus Bayern.

⊙ Königlich Bayerische Staatseisenbahnen. Aus den Verhandlungen des Bayerischen Eisenbahnrathes in seiner am 17./18. März l. J. unter dem Vorsitze des Herrn Generaldirektors Schnorr von Carolsfeld stattgehabten 25. Sitzung heben wir folgende Beschlüsse hervor:

Der Eisenbahnrath spricht sich einstimmig gutachtlich dahin aus, dass die Annahme und Verladung von Vieh auf den Eisenbahnen an Sonn- und Festtagen künftighin eingestellt und nur in besonderen Ausnahmefällen zugelassen werde. Wegen der Desinfektion der Viehwagen und Aborte mit Torfstreu (Torfmulle) begutachtet der Eisenbahnrath eine versuchsweise Einführung, welchem Wunsche die Generaldirektion möglichst Rechnung zu tragen sich bereit erklärt.

Ein Antrag aus der Mitte des Eisenbahnrathes, „den Lauf der Entladefristen für die Dauer der zoll- und steueramtlichen Abfertigung ruhen zu lassen, sofern diese nicht durch die Schuld der Parteien verzögert wird," findet einstimmig Annahme.

Bezüglich der Reform des Personentarifs erklärte sich der Eisenbahnrath einstimmig mit dem Prinzip des Vorschlages der Generaldirektion, welcher Rückfahrt- und Rundreisekarten ausschliesst und einen Kilometertarif mit ermässigten Grundtaxen in Aussicht nimmt, einverstanden.

Gleiche Uebereinstimmung bestand bezüglich der Erhebung eines gleichheitlichen Zuschlages von 1 ₰ für Schnellzugbenutzung in allen Wagenklassen, sowie bezüglich der Umgangnahme von Einführung einer IV. Wagenklasse.

Ein Antrag, die künftigen Grundtaxen auf:

I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
4,5 ₰	3,0 ₰	2,0 ₰

für das Kilometer festzusetzen, wurde mit 14 gegen 6 Stimmen abgelehnt, hingegen ein weiterer Antrag aus der Mitte des Eisenbahnrathes, Grundtaxen von:

I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
5 bezw. 5,5 ₰	3,5 ₰	2,0 ₰

für das Kilometer der Generaldirektion zur Annahme zu empfehlen, mit 18 gegen 2 Stimmen angenommen.

Sofern dieser Antrag nicht zur Durchführung sollte kommen können, erklärte sich der Eisenbahnrath einstimmig mit dem ursprünglichen Vorschlage der Generaldirektion

I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
6,0 ₰	3,5 ₰	2,0 ₰

für das Kilometer einverstanden.

Ein aus der Mitte des Eisenbahnrathes gestellter Antrag, für Reisegepäck eine weitere, über die seit 1. Januar 1891 gewährte Taxherabsetzung noch hinausgehende Ermässigung zu bewilligen, wurde gleichfalls einstimmig angenommen.

Schnellzüge.

Bezüglich der Vermehrung der Schnellzüge der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ist die „M. Allg. Ztg." auf Grund genauer Informationen wiederholt in der Lage, hervorzuheben, dass keineswegs, wie einige Blätter behauptet haben, in dieser Frage zwischen Preussen und Bayern eine prinzipielle Meinungsverschiedenheit bestehe. Wie bereits im Sommerfahrplan geschehen, würden auch im nächsten Winterfahrplan neue Schnellzüge auf den Bayerischen Eisenbahnen eingelegt, und wo sich ein Bedürfniss geltend mache, sollen dieselben auch die dritte Klasse erhalten. Die Entscheidung darüber werde von Fall zu Fall erfolgen, und es sei ganz selbstverständlich, dass die Verwaltung der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen den Interessen des Verkehrs und den Bedürfnissen des Publikums in weitestgehender Weise entgegenkommen werde.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Nach der „A. R.-C." wird der Verwaltungsrath der im Mai stattfindenden Generalversammlung eine Dividende von 3 % für 1890 gegen $2^5/_8$ % für 1889 vorschlagen.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Nach neuesten Meldungen wird die Bahn für 1890 an die Aktien 1 % Dividende vertheilen und 30 000 ℳ auf neue Rechnung vortragen.

Saalbahn.

Der Aufsichtsrath hat nach Angabe des „Berl. Act." beschlossen, der auf den 9. Juni d. J. festgesetzten Generalversammlung die Rücklegung von 75 000 ℳ in den Erneuerungsfonds und von 8 000 ℳ in den Reservefonds I (bestimmt für ausserordentliche Fälle, wie Naturschäden usw.) sowie die Vertheilung von 4¾ % für die Prioritäts-Stammaktien vorzuschlagen. Den Prioritäts-Stammaktien hätte die vorjährige Dividende von 5 % und vielleicht auch den Stammaktien eine kleine Dividende gewährt werden können, wenn nicht die Hochwasserschäden vom November eine mehrwöchige Störung im Betriebe der Bahn und damit einen nicht unerheblichen Einnahmeausfall zur Folge gehabt hätten. Der seitens der Gemeindebehörden von Rudolstadt gestellte Antrag auf Verkauf der Saal-Eisenbahn an den Preussischen Staat (vergl. Nr. 16 S. 156 d. Ztg.), welchem die Gesellschaftsbehörden nicht entgegenstehen, wird auf die Tagesordnung der Generalversammlung gesetzt werden.

Niederwaldbahnen.

Die Gesellschaft beförderte im Betriebsjahre 1890 auf der Strecke Rüdesheim-Niederwald bergauf 79 948, bergab 85 197, zusammen 165 145 Personen; auf der Linie Assmannshausen-Jagdschloss bergauf 19 175, bergab 15 009, zusammen 34 184 Personen; im ganzen auf beiden Bahnen 199 319 gegen 200 656 Personen in 1889. Die Rüdesheimer Strecke hatte gegen 1889 einen erhöhten Verkehr von 885 Personen, während auf der Strecke Assmannshausen eine Abnahme von 2 222 Personen stattgefunden hat.

Strasseneisenbahnen.

Fusion. Die Grosse Hamburg-Altonaer Strasseneisenbahn-Gesellschaft und die Hochbahn-Gesellschaft werden mit einander verschmolzen, indem die Strasseneisenbahn-Gesellschaft die Hochbahn ankauft. Der Vertrag soll bereits abgeschlossen sein und nur noch die behördliche

Genehmigung fehlen. Die Hochbahn erhält für 5 000 ℳ je 4 000 ℳ Aktien der Strasseneisenbahn-Gesellschaft, also für 1 Million Mark Aktienkapital 800 000 ℳ. Für die 1 200 000 ℳ betragende schwebende Schuld der Hochbahn werden für 1 Million Mark Aktien der Strasseneisenbahn-Gesellschaft ausgegeben.

Lübecker Pferdeeisenbahn. Die Gesellschaft erzielte im Jahre 1890 einen Reingewinn von 22 751 ℳ, welcher nach dem Vorschlage des Aufsichtsraths zu Abschreibungen verwendet werden soll.

Stuttgarter Strasseneisenbahn. Die Verwaltung beantragt, auf die Prioritäts-Stammaktien 6 % Dividende zu vertheilen, wobei die Stammaktien wiederum leer ausgehen.

Aus der Schweiz.

Aus der Schweizerischen Eisenbahnstatistik für 1889.

Im Jahre 1889 hat das 2 979 km Länge betragende Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 127 km erhalten. Die Ausdehnung der neuen Linien erfolgte vorzugsweise bei Sekundär- und Bergbahnen, deren Entwickelung im Jahre 1890 übrigens neuerdings und zwar recht bedeutend zugenommen hat. Das in den Bahnen angelegte Kapital beträgt 1 089 517 597 Frcs. und zwar vertheilt sich dasselbe wie folgt:

Aktien	391 540 702 Frcs.
Konsolidirte Anleihen	571 122 550 „
Subventionen	122 287 538 „
Kapital aus Betriebserträgnissen	4 566 807 „

und hat folgende Verwendung gefunden:

	Frcs.
Baukosten für im Betrieb stehende Linien	931 295 329
Verwendung auf im Bau begriffene Linien	12 348 068
Emissionsverluste auf Aktien	20 431 054
Zu amortisirende Verwendung	107 505 939
Nebengeschäfte	3 181 703
Saldovortrag	14 755 504

Es beträgt demnach das eigene Kapital der Bahnen nicht ganz ein Drittel der verwendeten Summen. Das ungünstigste Verhältniss in Bezug auf die Aufnahme von Anleihen zeigt die Gotthardbahn, die 1889 bei einem Aktienkapital von 37 Millionen Subventionen und Obligationen von 210 Millionen Francs aufweist. Günstige Verhältnisszahlen wies die Jura-Bernbahn auf, bei welcher das Aktienkapital mit 38 Millionen Francs nur 3,6 Millionen Francs grösser war als das Obligationenkapital. Bei den kleineren Bahnen ist fast durchweg das Aktienkapital grösser als das Obligationenkapital. Gar keine Anleihen haben die Toggenburgerbahn, Wald-Rüti-, Genf-Veyrier-, Brienz-Luzern-, Central-Vaudois-, Rigi-Scheidegg- und Genfer Schmalspurbahnen. Vorschriften über Theilung des Kapitals in Aktien- und Anleihekapital existiren in der Schweiz nicht.

Seit Abschluss der Bilanzen von 1889 sind bei den Eisenbahnen zahlreiche Aenderungen eingetreten. So ist vor allem zu nennen die Fusion der Jura-Bernbahn mit der Suisse Occidentale in die Jura-Simplonbahn und Ankauf der dem Kanton Bern angehörenden Eisenbahn Bern-Luzern durch die genannte Gesellschaft. Das Gesellschaftskapital ist auf 101,2 Millionen Francs erhöht worden, nachdem das ursprüngliche Kapital von 86 Millionen Francs durch Ausgabe von Aktien im Betrage von 14 Millionen Francs für den Ankauf der Bern-Luzernbahn und ferner durch Ausgabe von 1 120 000 Francs für den Ankauf von Pont-Vallorbes vermehrt worden war. Auch Nordostbahn und Gotthardbahn zeigen seitdem Erhöhungen des Aktienkapitals und zwar die Nordostbahn durch Erhöhung desselben von 68 auf 75 Millionen und durch Ermöglichung des Umtausches der Prioritätsaktien in Stammaktien. Die Gotthardbahn hat im November 1890 die Erhöhung des Aktienkapitals von 40 auf 50 Millionen Francs ausgesprochen.

Der Güterverkehr betrug im Jahre 1889 9 136 031 t und das Erträgniss hieraus 44 490 313 Frcs. Der Gesammtertrag der Transporteinnahmen beziffert sich auf 83 943 029 Frcs.

Von weiteren Einnahmen im Betrage von 4 668 432 Frcs. entfallen auf Pacht- und Miethzinse 4 087 180 Frcs., auf den Ertrag von Hilfsgeschäften 410 029 Frcs. und auf sonstige Einnahmen 171 289 Frcs.

Die Einnahmen der Betriebsrechnung betragen 88 611 461 Francs. Die Betriebsausgaben dagegen waren folgende:

	Frcs.
Allgemeine Verwaltung	2 473 046
Unterhalt und Bahnaufsicht	10 401 339
Expeditions- und Zugsdienst	12 207 119
Fahrdienst	15 043 776
Verschiedene Ausgaben	5 810 578
Zusammen	45 935 858

oder 51,84 % der Gesammteinnahmen der Betriebsrechnung. Es resultirt also ein Einnahmeüberschuss von 42 675 603 Frcs.

Die Gewinn- und Verlustrechnung gibt folgendes Bild:

	Frcs.
Ueberschuss der Betriebsrechnung	42 675 603
Zuschüsse aus Spezialfonds	4 613 900
Kapitalertrag und Kursgewinn	2 502 111
Ertrag der Nebengeschäfte	259 868
Sonstige Einnahmen	961 918
Einnahmen zusammen	51 013 400

Dagegen an Ausgaben:

	Frcs.
Verzinsung der schwebenden Schulden	830 412
Einlage in die Spezialfonds	7 433 842
Abschreibungen an Aktiven	3 805 763
Verwendung zu verschiedenen Zwecken	1 243 779
Ausgaben zusammen	13 313 796

Reinertrag somit 37 699 604 Frcs. oder auf das Kapital von durchschnittlich 1 064 234 138 Frcs. berechnet, ergibt sich eine Rendite von 3,542 %. Dieser hier genannte Reinertrag ist indessen nicht identisch mit der Schlussrechnung, da die Eisenbahnen eine bedeutende Schuldenlast besitzen, deren Zinsen aus der bis jetzt ergangenen Zusammenstellung nicht ersichtlich ist. Welche Posten die Schlussrechnung enthält, geht aus folgender Aufstellung hervor.

Einnahmen:

	Frcs.
Aktivsaldo vom Vorjahr	2 376 354
Reinertrag des eigenen Netzes	37 699 604
Zuschüsse	334 818
Subventionen an den Betrieb	103 673
Passiv-Saldovortrag	946 263
Zusammen	41 460 712

Ausgaben:

	Frcs.
Passivsaldo vom Vorjahr	1 057 415
Verzinsung der Anleihen	22 267 576
Amortisation und Erhöhung des Aktienkapitals	1 144 632
Dividenden	15 240 809
Ertragsantheil der Subventionen	68 000
Saldovortrag	1 682 280
Zusammen wie oben	41 460 712

Während die Verzinsung der Anleihen durchschnittlich zu 3,971 % erfolgt, beträgt die durchschnittliche Dividende auf das Aktienkapital von 381 912 497 Frcs. gleich 3,991 %.

Aus Frankreich.

Das Französische Eisenbahnnetz und die Bahneröffnungen in 1890.

Das Französische Eisenbahnnetz einschliesslich der Algerischen Eisenbahnen hatte am Schluss des Jahres 1890 eine Länge von 39 708 km.

Von dieser Länge fallen

a) auf die Hauptbahnen (im Betriebe der grossen Gesellschaften)	30 710 km
b) auf die Staatsbahnen	2 528 „
c) „ „ nicht konzessionirten Bahnen (Corsische usw.)	309 „
d) „ „ Lokalbahnen	3 121 „
e) „ „ Industrie- (Fabrik- usw.) Bahnen	223 „
f) „ „ Algerischen Bahnen	2 817 „
Summe	39 708 km

Eröffnet wurden im Jahre 1890 nach dem vom Französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Bulletin in den Monaten April 51,817 km, Mai 28,893, Juni 87,669, Juli 38,850, August 63,046, Oktober 119,086, November 118,305 km, im ganzen somit 508,666 km.*)

Hiervon kommen (soweit bekannt) auf die einzelnen Bahngebiete:

1. Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (108 km).

8/4.	Collonges à Lyon St. Clair	4,90 km
8/4.	Verbindungsbahn in Lyon (la Mouche)	1,96 „
1/6.	La Roche à Cluses	24,90 „
10/7.	Champagnole à St. Laurent	22,54 „
25/10.	Apt und Forcalquier à Volx	53,45 „
	Summe	107,75 km

2. Orléansbahn.

14/4.	Mussidan à Ribérac	26,73 km

3. Midi (14 km).

23/6.	Nérac à Mezin	13,94 km

4. Etat (29 km).

18/5.	Fontenay-le-Comte à Breteuil-Barret	28,89 km

*) Das „Journal officiel“ gibt die Länge der im Jahre 1890 in Frankreich eröffneten Bahnlinien von allgemeinem Interesse auf 346 km an.

5. Sud de la France (Schmalspurbahnen).

1/7.	Draguignan à Montauroux (Departement Var)	45,25 km
8/11.	Montauroux à Grasse (Var)	18,67 „
4/8.	La Foux à Hyères (Var)	54,00 „
	Summe	117,92 km

6. Eisenbahnen des Departement Landes (84 km).

21/4.	Labouheyres à Sabres	18,2 km
27/10.	Pissos à Parentis	25,57 „
27/10.	Tartas à Linxe	40,05 „
	Summe	83,82 km

7. Departements-Eisenbahngesellschaft (Departementaux).

1/11.	Yssingeaux à la Voulte du Loire (im Departement Puy de Dôme)	22,08 km

8. Société générale des chemins de fer économiques (53 km).

10/11.	Sancoins à Couleuvre (Allier)	18,84 km
10/11	Sancoins à la Guerche (Cher)	14,00 „
14/7.	Offoy à Ercheu (Somme)	19,86 „
	Summe	52,70 km

9. Corsische Eisenbahnen.

15/11.	Palasca à Calvi (nicht konzessionirt)	44,77 km

Dazu 9 km in Algerien (s. Nr. 22 S. 215 d. Ztg.)

Fernsprechverbindung Paris-London.

Zur Herstellung der Fernsprechverbindung zwischen Paris und London, die bereits am 1. Januar d. J. eröffnet werden sollte, ist das Legen des unterseeischen Kabels zwischen Calais und der St. Margarethbucht in England am 9. März d. J. bei schneidendem Schneesturm und hohem Seegange von dem Dampfer Monarch beendet und am 10. März der Anschluss hergestellt worden. Die Kabellegung war der Firma Gebrüder Siemens & Cie. — allerdings sehr spät — übertragen worden. An Sprechgebühr sollen für 5 Minuten 20 Frcs. erhoben werden.

Umbau der Linie Paris-Limours zur Vollspurbahn.

Der Umbau der Linie Paris-Limours zur Vollspurbahn ist hauptsächlich unternommen worden, um die gänzlich veralteten Fahrbetriebsmittel dieser Bahn durch diejenigen der übrigen Linien ersetzen zu können. Der Umbau ist zu drei Viertheilen vollendet; die noch auszuführende Hauptarbeit besteht in der Aufschüttung eines Dammes jenseits Palaiseau behufs Geradelegung einer Krümmung; an dem Sceaux-Bahnhof in Paris wird rüstig gearbeitet und es steht zu erwarten, dass zu Ende April d. J. der Umbau ganz beendet sein wird. Ausserdem wird diese Linie, sei es unterirdisch oder im Einschnitt längs der Denfert-Rochereau-Strasse, der Avenue der Sternwarte und des Boulevard Saint-Michel bis zum Luxemburg verlängert und mit dem Bau im Jahre 1892 begonnen werden. Am meisten Schwierigkeiten bereitete dieser Verlängerung die Direktion der Sternwarte, doch gelang es, einen Ausgleich zu finden.

Von der Balkanhalbinsel.

Rumänien.

Die Kammer hat zur Herstellung einer direkten Bahn von Galatz nach Berlad (Abkürzung der bereits bestehenden Linie Galatz-Tekutsch-Berlad) die durch Anleihe zu beschaffende Summe von 17 314 000 Frcs., und zwar 13 800 000 Frcs. zum Bau und 3 514 000 Frcs. zur Beschaffung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel, bewilligt. Das betreffende Gesetz ist bereits veröffentlicht.

Türkei.

Eisenbahn Saloniki-Monastir.

Am 28. Januar d. J. hat sich in Konstantinopel mit einem Aktienkapital von 10 000 000 Frcs. die Eisenbahngesellschaft Saloniki-Monastir gebildet. Der Verwaltungsrath besteht aus den Herren: Bertram Effendi; Dr. Siemens, Direktor der Deutschen Bank; E. Guttmann; Reichstagsabgeordneter Schrader; Kuhlmann, Generaldirektor der Anatolischen Bahnen und A. Kaulla, Konzessionsinhaber der Linie.

Eisenbahn San Juan di Medua-Ferisovitz.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch Erlass vom 10/22. Dezember 1890, Nr. 29, den von dem Oberingenieur Ed. Schneider bearbeiteten Entwurf für eine 242 km lange Eisenbahn von dem Hafen San Juan di Medua am Adriatischen Meere über Skutari in Albanien und Prisrend nach der Station Ferisovitz der Eisenbahn Saloniki-Mitrowitza genehmigt und die Konzessionsverdingung ausgeschrieben. Die Pläne und Anschläge für die Bahn sowie das Bedingnissheft sind durch die Eisenbahnabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Konstantinopel zu beziehen.

Griechenland.

Die der Herrschaft der Griechischen Gesetze unterstehende Attische Eisenbahngesellschaft, welche die Linien Athen-Laurium und Athen-Kefissia (zusammen 76 km) besitzt, erzielte im Jahre 1890 eine Betriebseinnahme von 312 102 Drachmen; die Betriebsausgaben beliefen sich auf 164 819 Dr., die persönlichen Gewinnantheile und der Tilgungsbetrag auf 35 248 Dr., so dass ein Reinertrag von 112 034 Dr. verblieb. Hiervon wurden 34 Dr. auf neue Rechnung vorgetragen und 112 000 Dr. in die Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft der Hüttenwerke von Laurium, welche das gesammte 5 400 000 Dr. betragende Aktienkapital der Attischen Eisenbahngesellschaft besitzt, eingestellt. Die Verzinsung beträgt also etwa 2 %.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der unter dem Vorsitz des Geheimen Ober-Regierungsrath Streckert am 10. März tagenden Versammlung wurde beschlossen, einen Preis für die Lieferung der besten Arbeit zu einer Geschichte des Preussischen Eisenbahnwesens für den 50 jährigen Jahrestag des Bestehens des Vereins auszuschreiben, dessen Höhe zu bemessen dem Vorstande bis zu einem Höchstbetrage überlassen wird. Der Vorsitzende gedachte hierauf in warmen Worten des verstorbenen Ober-Baudirektor Endell, welcher dem Vereine seit dem Jahre 1876 angehörte. Sodann hielt Herr Direktor Kolle den angekündigten Vortrag: Erinnerungen an Argentinien. Der Vortragende war in der zweiten Hälfte des Jahres 1888 in Argentinien, um die dortigen Eisenbahnverhältnisse zu studiren. Die Bedeutung Argentiniens für unsern Handel und unsere Industrie darf nicht unterschätzt werden. Hat auch die beispiellose Misswirthschaft unter dem Expräsidenten Suarez Celman und seinen Anhängern das Land bis zur grössten wirthschaftlichen Krisis gebracht, so darf man bei den grossartigen Hilfsquellen der Republik doch hoffen, dass sie sich erholt, sobald nur einigermaassen korrekt über Mein und Dein gedacht werden wird. Argentinien hatte Anfang 1890 an 7 390 km Eisenbahn von drei verschiedenen Spurweiten im Betriebe. Am weitesten verbreitet ist die alte Englische Breitspur von 1,676 m. Das Bahnnetz vertheilt sich auf 17 verschiedene Gesellschaften. Mehrere Tausend Kilometer Bahnen waren im Bau; denn der Kongress hatte 1887 zusammen 9 200 km Eisenbahnen genehmigt, darunter etwa 8 000 km mit Zinsgarantie. Jetzt wird der Bahnbau sehr ins Stocken kommen. Der Vortragende beleuchtete das Argentinische Eisenbahn-Konzessionswesen mit seiner maasslosen Interessenwirthschaft, seinen gesetzlichen Unklarheiten, indem sowohl die National- als die Provinzialregierungen berechtigt sind, unabhängig von einander Konzessionen zu ertheilen und weist ferner auf den verderblichen Einfluss hin, den diese gesetzlichen Zweideutigkeiten auf die Spekulation in Bodenwerthen ausgeübt hat. Die Misswirthschaft im Eisenbahnwesen wurde vom Vortragenden an drastischen Fällen nachgewiesen, aber auch anerkannt, wie vortheilhaft einige gut verwaltete Strecken von dem allgemeinen schlechten Beispiel sich abheben. Das Deutsche Element hat sich vielfach eine achtunggebietende Stellung erworben und ist die Thätigkeit Deutscher Ingenieure bei den Bahnbauten sowohl als beim Betriebe eine sehr nützliche gewesen.

Als Mitglieder des Vereins wurden aufgenommen: Generalmajor z. D. Berendt, Eisenbahn-Bauinspektor Buff, Civilingenieur Fehlert, Geh. Regierungsrath Neumann, Regierungsrath Dr. Schubart und Eisenbahn-Bauinspektor Wilhelm.

Personalnachrichten.

Preussen.

Der beim Bau des Nord-Ostseekanals beschäftigte bisherige Königliche Regierungsbaumeister Symphe r in Holtenau bei Kiel ist zum Königlichen Wasser-Bauinspektor ernannt worden.

Preussische Staatsbahnen.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Gier, bisher im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Berlin, ist in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Altona versetzt und der Gerichtsassessor Loewe in Königsberg i/Pr. zum Zwecke seiner probeweisen Beschäftigung in der Staatseisenbahn-Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin überwiesen und zunächst dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Sommerfeld) in Berlin zugetheilt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt wird der Rangirbahnhof Tempelhof am 23. d. Mts. für den Umkartirungsverkehr von Frachtstückgut- und Wagenladungen, für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr der Hauptwerkstatt Tempelhof, sowie für den Umladedienst für Stückgüter eröffnet werden, und zwar, vorbehaltlich der nachgesuchten Genehmigung des Herrn Ministers unter dem Namen „Tempelhof a. d. Bahn Berlin-Halle".

Berlin, den 23. März 1891. (563)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Aus Anlass der auf dem Preussischen Theile der Hamburg - Altonaer Verbindungsbahn stattfindenden Um- und Erweiterungsbauten wird der Bahnhof Schulterblatt am 30. April d. Js. für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren geschlossen. Frachterhöhungen treten infolge Aufhebung der Frachtsätze für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr der Station Schulterblatt nur insoweit ein, als für die Richtung von und nach Norden Sternschanze als Aufgabe- bezw. Ablieferungsbahnhof gewählt wird; diesenfalls erhöhen sich die für die Frachtberechnung maassgebenden Tarifentfernungen gegenüber den jetzigen um 1 km.

Viehtransporte in Wagenladungen, welche nach Altona adressirt sind, werden vom 1. Mai d. Js. ab je nach Wahl der Eisenbahnverwaltung entweder am Bahnhof Altona oder an der zwischen Bahnhof Altona und Bahnhof Schulterblatt belegenen, — bei fortschreitendem Umbau ebenfalls zu beseitigenden „Zollviehrampe" — zur Entladung gestellt werden. Die Erhebung der unter D. II. 3 des Lokal-Vieh- etc. Tarifs vom 1. Juli 1888 festgesetzten Gebühr von 2 *M.* pro verwendeten Eisenbahnwagen für die Bedienung der „Zollviehrampe" kommt mit dem 1. Mai d. Js. in Wegfall. Auch für die an der „Zollviehrampe" behufs Weiterverfrachtung zu verladenden Viehtransporte werden vom 1. Mai d. Js. ab lediglich die für Station Altona maassgebenden Frachtsätze berechnet werden.

Bezüglich der Abfertigung von Personen und Reisegepäck nach und von Schulterblatt tritt eine Aenderung vorläufig nicht ein.

Altona, den 20. März 1891. (564)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkte Abfertigung von Leichen, Vieh und Fahrzeugen von und nach Eisenberg (Sachs.-Altenb.) der Eisenberg-Crossener Eisenbahn. Vom 1. April d. Js. ab wird die Station Eisenberg (Sachs.-Altenb.) der Eisenberg-Crossener Eisenbahn in den gemeinschaftlichen Vieh- etc. Tarif für den Lokal- und direkten Verkehr der Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und Erfurt und der daran betheiligten Privatbahnen, sowie in die direkten Tarife für die Vieh- etc. Verkehre Altona-, Hannover und Oldenburg-, Magdeburg-, Frankfurt a/M.-, Köln (linksrheinisch)-, Köln (rechtsrheinisch)-, Elberfeld-Erfurt nebst Privatbahnen einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 20. März 1891. (565)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. Js. gelangen zu dem Mitteldeutschen Verbandsgütertarif folgende Nachträge und zwar XVIII zu Tarifheft Nr. 1, XVII zu Tarif Nr. 2, XIX zu Tarifheft Nr. 3 und XX zu Tarifheft Nr. 7 zur Ausgabe. Dieselben enthalten neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Langenbielau, Oberlangenbielau, Tempelhof a. d. Bahn Berlin-Halle, Göschwitz, Berga-Kelbra, Klein-Furra, Küllstedt, Neukirchen bei Hersfeld und Uttrungen, sowie Ergänzungen der Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter und für Kalirohsalze zum Düngen. Die direkten Frachtsätze für die Stationen Langenbielau und Oberlangenbielau treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 20. März 1891. (566)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/Main-Erfurt. Am 1. April d. Js. tritt der Nachtrag IX zum Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a/Main-Erfurt in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement", der „Besonderen Tarifvorschriften", der „Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen und Haltestellen", ferner Tarifkilometer für die neu einbezogenen Stationen Gross-Miltitz, Niederbeuna, Tempelhof a. d. Bahn Berlin-Halle und Voigtstedt des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt, theilweise ermässigte Tarifkilometer für die Station Neugattersleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/Main, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen, woselbst auch der Nachtrag zu haben ist.

Erfurt, den 19. März 1891. (567)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zu dem vom 1. Januar 1891 ab giltigen Vieh- etc. Tarif tritt am 1. April d. Js. der Nachtrag I in Kraft, welcher neue Entfernungen und Frachtsätze für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Station Eisenberg in S.-A. der Eisenberg - Crossener Eisenbahn und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen enthält. Exemplare des Nachtrags sind von Ende März d. Js. ab bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Gleichzeitig wird bekannt gemacht, dass in dem vom 1. Januar 1891 ab giltigen Gütertarif Heft 1 für den Sächsisch-Thüringischen Verband die Tarifentfernung zwischen Dornburg a. d. Saale und Altenburg 103 km + 4 Zuschlagskm beträgt.

Erfurt den 20. März 1891. (568)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Güterumschlag an der Kohlenstation im Ostragehege zu Dresden. Für die Dauer der Wiederherstellungsarbeiten an der beschädigten Ufermauer des Elbkais zu Dresden-Altstadt wird gestattet, dass Kaufmannsgüter, welche bahnseitige Beförderung in geschlossenen Wagenladungen erfahren, an der Kohlenstation im Ostragehege zu Dresden in die daselbst anlegenden Schiffe oder aus diesen durch den bahnseitigen Ladeunternehmer direkt ein- oder ausgeladen werden, gleichviel, ob die betreffenden Güter der Zollbehandlung unterliegen oder nicht.

Auf diesen Güterumschlag finden allenthalben die Bestimmungen der

„Uferordnung für die Benutzung des Elbkais zu Dresden - Altstadt und Dresden-Neustadt vom 1. Januar 1882", sowie der
Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden einschliesslich des darin enthaltenen Tarifs für Nebengebühren an den Dresdner Elbkais"

mit der Maassgabe sinngemässe Anwendung, dass von Erhebung des Ufergeldes bis auf weiteres abgesehen wird.

Dresden, den 20. März 1891. (569)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Im Hannover - Bayerischen Verbande findet vom 1. k. Mts. an eine direkte Güterabfertigung zwischen Reichenschwand und Hamburg H. statt. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den Güter-Abfertigungsstellen der genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 18. März 1891. (570)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 15. März l. J. ab treten für rohe Kalksteine und Kalksteinschotter in Ladungen von 10 000 kg folgende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

Heidelberg nach und von	für je 100 kg
Eschelbronn	0,12 *M.*
Mauer	0,10 „
Steinsfurth	0,13 „
Zuzenhausen	0,11 „

Karlsruhe, den 20. März 1891. (571)
Generaldirektion.

Zum Westdeutschen Verbands-Gütertarif, Heft 1 und 2 werden zum 1. April d. J. der Nachtrag 2 bezw. 1 ausgegeben, enthaltend ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 17 für Braunkohlen - Darrsteine und Aufnahme des Ausnahmetarifs Nr. 18 für Giesserei-Roheisen von Giessen, Lollar, Burgsolms bezw. von Lothringisch-Luxemburgischen Stationen nach Stationen im Gebiet der unteren Weser und Elbe, in Schleswig-Holstein, Lübeck und Mecklenburg.

Die Nachträge können auf den Verbandsstationen eingesehen und daselbst käuflich bezogen werden.

Hannover, den 19. März 1891. (572)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Giesserei-Roheisen in Wagenladungen von 10 000 kg kommen am 1. April d. J. für den Verkehr von Burgsolms sowie nach Sandersleben einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Köln (rechts- und linksrh.), Elberfeld und bezw. Berlin andererseits ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 18. März 1891. (573)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. April d. J. ab wird die diesseitige Station Hahn-Wehen in den Ausnahmetarif Nr. 5 (Holz) des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheftes VIII b einbezogen.
Nähere Auskunft ertheilt die genannte Station.
Frankfurt a/M., den 18. März 1891. (574)
Königliche Eisenbahndirektion.

Fortan kommen die durch Nachtrag XI zum Nachbartarif mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn für die Beförderung von Hölzern im Verkehr von Illowo nach Danzig und Neufahrwasser eingeführten Ausnahmefrachtsätze unter Fortfall der bisherigen Beschränkungen allgemein zur Anwendung.
Bromberg, den 18. März 1891. (575)
Königliche Eisenbahndirektion.

Importtarif nach Russland. Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Heft IV. Der Artikel „Wollkratzen (Kratzeisen) eiserne und stählerne“, Seite 90 lfde. Nr. 2085 des Importtarifs nach Russland vom 20. Dezember 1890 alten/1. Januar 1891 neuen Stils tarifirt bezüglich der Strecken ab Schnittpunkt östlich von sogleich zur Klasse 4. Der Tarif ist entsprechend zu ändern.
Bromberg, den 16. März 1891. (576)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Warnitzkaja Pristan in dem am 13/1. August 1890 von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser eingeführten Maistarif einbezogen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den betheiligten Deutschen Güter-Abfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.
Danzig, am 18. März 1891 (J577)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg. Für die Beförderung von Eichenstammholz in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht ab Passau (Donauländer) nach Köln-Deutz tritt am 10. April d. J. ein Ausnahmefrachtsatz von 1,95 *M.* für 100 kg in Kraft.
Erfurt, den 20. März 1891. (578)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehre Hannover-Magdeburg und Magdeburg-Oldenburg. Am 1. April d. J. kommen für den direkten Verkehr

1. zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover (einschliesslich der Hoyaer, Warstein-Lippstadter und Farge-Vegesacker Eisenbahn) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, sowie den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits,
2. zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg sowie den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits

neue Gütertarife zur Einführung, durch welche

a) der Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg vom 1. Juni 1886,
b) der Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Magdeburg-Oldenburg vom 1. April 1889,
c) der Gütertarif für den Berlin-Norddeutschen Eisenbahnverband vom 1. April 1889

nebst Nachträgen aufgehoben werden.
Durch den neuen Tarif treten theils Ermässigungen, theilweise aber auch Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze ein.
Soweit letzteres der Fall ist, behalten die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Mai cr. Gültigkeit.
Die im Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg bestehenden direkten Frachtsätze zwischen Derneburg einerseits und Braunschweig (Hauptbahnhof und Ostbahnhof), Wolfenbüttel (Staatsbahnhof) und Seesen (Staatsbahnhof) andererseits kommen am 15. Mai cr. ohne Ersatz zur Aufhebung.
Auskunft über die neuen Frachtsätze wird auf Verlangen schon jetzt im Verkehrsbüreau der unterzeichneten Eisenbahndirektion ertheilt.
Magdeburg, den 25. März 1891. (579)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. April d. J. treten für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen der Station Liebertwolkwitz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und einer grösseren Anzahl Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, über welche bei den betreffenden Güterexpeditionen Auskunft zu erhalten ist.
Dresden, den 23. März 1891. (580)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Breslau. Am 1. April d. J. tritt zum Staatsbahntarif Köln (rechtsrh.)-Breslau der Nachtrag XIV in Kraft.
Derselbe enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen:

1. der speziellen Tarifvorschriften,
2. der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
3. des Kilometerzeigers,
4. der Ausnahmetarife und
5. sonstige Berichtigungen.

Die Erweiterung des Kilometerzeigers erfolgte durch die Aufnahme der Station Grafenberg in den Tarif.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau.
Abdrücke des Nachtrags sind bei den Stationkassen unentgeltlich zu haben.
Breslau, den 18. März 1891. (581)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahme-Frachtsätze für Giesserei-Roheisen. Vom 1. April d. J. ab kommen für Giesserei-Roheisensendungen von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Elberfeld nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Bromberg, Erfurt und Magdeburg, sowie der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd, ferner von den Stationen Ilsenburg und Vienenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg nach der Station Norden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) ermässigte Ausnahme-Frachtsätze zur Anwendung.
Das Nähere ist bei den betheiligten Verwaltungen und den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.
Köln, den 20. März 1891. (582)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt a/M.-Bromberg. Am 1. April l. J. kommt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag V zur Ausgabe.
Derselbe enthält:

1. Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs;
2. Aenderungen bezw. Erweiterungen bestehender Ausnahmetarife und
3. neue Ausnahmetarife für Kies von Brück nach Berlin bezw. für Giesserei-Roheisen von Burgsolms.

Nähere Auskunft geben die am Verkehre betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.
Frankfurt a/M., den 18. März 1891. (583)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Königl. Ung. Staatseisenbahnen. Einführung eines neuen Gütertarifes auf der Varasd Golubovecer Lokalbahn. Auf der im Betriebe der K. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Varasd Golubovecer Lokaleisenbahn tritt mit dem 1. April 1891 ein neuer Gütertarif (Theil II) in Kraft, durch welchen der vom Tage der Betriebseröffnung gültige Tarif dieser Lokaleisenbahn ausser Kraft gesetzt wird.
Dieser neue Tarif enthält für die Wagenladungsklassen Frachtreduktionen.
Exemplare dieses Tarifes sind im Tarifbüreau der Kön. Ung. Staatseisenbahnen per Stück für 30 kr. erhältlich.
Budapest, am 17. März 1891. (584)

Ermässigte Frachtsätze für den Transport kleiner Pferde (Ponies) aus Galizien nach Deutschland, Belgien und Frankreich. Mit Gültigkeit vom 22. März 1891 bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1891 treten für den Transport kleiner Pferde (Ponies) und von solchen abstammenden Fohlen ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege in Kraft und zwar:

a) Von Stationen der in Galizien und der Bukowina gelegenen K. K. Staatsbahnlinien (exkl. der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tamaszow) der Kolomeaer und Bukowinaer Lokalbahnen)
nach Oswiczin trans. (für Sendungen nach Deutschland und Belgien),
„ Saybusch trans. (für Sendungen nach Deutschland, Belgien und Frankreich).

b) Von Wien Westbahnhof und Nussdorf trans. (für Sendungen aus Galizien und der Bukowina)
nach Bregenz trans., Salzburg trans., Simbach trans., Passau trans. und Eger trans. (für Sendungen nach Deutschland und Belgien),
„ Bregenz trans., Buchs trans. und Lindau trans. (für Sendungen nach Frankreich).

Die diesbezüglichen Frachtsätze betragen:
für die ersten 300 km 0,9 Frcs.
„ jeden Kilometer über 300 km . . . . 0,8 „
per Kilometer und Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens.
Die betreffenden Transporte müssen mit direkten, nach Deutschen, Belgischen oder Französischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden.
Die Frachtberechnung erfolgt für die Gesammtbodenfläche der verwendeten Wagen ohne Rücksicht auf die Stückzahl der in einem Wagen verladenen Pferde

Die Beförderung geschieht auf Gefahr der Versender ohne jede Haftung seitens der Bahnanstalt. Die Thierbegleiter haben je ein Billet für die von ihnen benutzte Wagenklasse und falls sie im Thierwagen Platz nehmen, mindestens ein Billet der III. Wagenklasse zu lösen.

Vorstehende Frachtbegünstigung findet nur für die unter dem Namen „Koniki" bekannten kleinen Landpferde Galiziens und Fohlen dieser Rasse, nicht aber auch für Fohlen eines grösseren Pferdeschlages Anwendung. Die Strecken ab Aufgabestation nach Oswiczin und Saybusch transit und jene ab Wien Westbahnhof und Nussdorf transit nach Salzburg, Simbach, Passau, Eger, Bregenz, Buchs und Lindau transit werden rücksichtlich der Frachtberechnung getrennt behandelt. Bei den via Bregenz über Buchs abzufertigenden Transporten wird die Fracht in der Weise ermittelt, dass zunächst die ermässigte Taxe bis Lindau via Arlberg-Bregenz berechnet und diese Taxe sodann in gleicher Höhe auf Buchs resp. Bregenz übertragen wird.

Wien, am 14. März 1891. (585)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

Für Borkalk (Boraxkalk), Boracit (Stassfurtit) bei Aufgabe von, resp. bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Tetschen und Bodenbach nach Prag gelangen bis auf weiteres längstens bis Ende Dezember 1891 im Kartirungswege die Frachtsätze der Kl. A zur Anwendung.

Wien, am 18. März 1891. (586)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnordd. Verbindungsbahn.

Kerkerbachbahn. Vom 1. Mai d. J. wird die Abfertigung von Gütern nach und von unserer Station Schadeck aufgehoben und dient genannte Station von da ab nur noch als Haltestelle für den Personenverkehr.

Christianshütte, den 19. März 1891. (587)

Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft. Der Vorstand.

---

2. Be- und Entladefristen.

Lauf der Entladefristen bei zoll- oder steueramtlicher Abfertigung. Im Lokal- und gegenseitigen Wechselgüterverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen gelangt die nachstehende Vorschrift als „besondere Bestimmung zu § 59 des Betriebsreglements" mit sofortiger Gültigkeit zur Einführung: „Der Lauf der Entladefristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch Schuld der Partei verzögert wird. Die Verzögerung ist seitens der letzteren durch amtliche Bescheinigung der Zoll- oder Steuerbehörde nachzuweisen.

Berlin, den 18. März 1891. (MG588)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

---

3. Generalversammlungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Einladung zu der 33. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 25. April 1891, um 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1890.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1890.
3. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1890 erzielten Reingewinnes.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1891.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maassgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien sammt Kouponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,

und zwar spätestens bis 17. April d. J. mittelst dreifacher Konsignation, wovon 1 Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 21. März 1891. (589)

Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlung Theil zu nehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher wenigstens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der danach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentiren. Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen vollgezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von $^{2}/_{3}$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien. Nachbezeichnete in den diesseitigen Hauptwerkstätten zu Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam, Berlin und Braunschweig angesammelte Altmaterialien, nämlich:

145 500	kg	Bleche und Blechabfälle,
6 000	„	Stahlblech,
3 000	„	Eisendraht und Sprungfedern,
4 000	„	Federstahl und Stahlabfälle,
9 000	„	Glasabfälle,
289 500	„	Radreifen,
3 902	„	Radsterne und Scheibenräder,
360 000	„	Schrot von Fluss- und Schweisseisen und
32 500	„	Siederohrabschnitte

sowie eine in der Hauptwerkstatt in Halberstadt lagernde nicht mehr brauchbare Räderdrehbank und eine nicht mehr brauchbare englische Hobelmaschine,

sollen im Wege des schriftlichen Anbietungsverfahrens verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen Materialien-Büreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im Verwaltungsgebäude Fürstenstrasse 1—10 hierselbst im Sitzungssaal

am 15. April 1891, Vormittags 11 Uhr

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 6. Mai d. J.

Magdeburg, den 17. März 1891. (590)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Offene Stellen.

Im Eisenbahn-Registratur- und Rechnungswesen durchaus erfahrene Beamte zum baldigen Eintritt gesucht. Meldungen unter Beifügung eines Lebenslaufes und von Zeugnissabschriften nimmt die Exped. d. Ztg. unter B. 6 entgegen. (591)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Nr. 6. Jahrgang 1891. Berlin, am 25. März 1891.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1 2	2	—	gusseis. Rohre (Krümmers)	55	1	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
2	A B	—	1	—	Dachfenster	24	2	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
3	A D	196	1	Ballen	Korkjacken	64,5	3	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
4	B	11116	1	Fass	Russ	34	4	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
5	B	17	1	Blechbüchse	Delikatessen	4	5	Stuttgart	Württemb. Stsb.	verkauft.
6	B M	246	1	Kiste	?	9	6	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr. Berlin.
7	B P	679	6	Stück	gel. Eisenbleche	82	7	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
8	C A	17	1	Sack	Wollstaub	40	8	Herford	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gef.
9	Ch K	I	1	Blumenkorb	leer	—	9	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. — Sachsenhausen.
10	C L	3768	1	Bund	Lampenkugeln	1,4	10	Hamburg B	K. E.-D. Altona	
11	C & L B	604 900	2	Kisten	?	402	11	Flensburg	„	
12	C M D C	96	5	Kolli	Fensterglas	525	12	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
13	C S	—	7	Kübel	leer	25	13	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Oberursel-Mainz.
14	C V	225	1	Bund	15 eis. Bolzen	39,5	14	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	
15	D W	174	1	Packet	?	8	15	Merlemont	Grand Central Belge	
16	F	—	1	Bund	Eisentheile	3,5	16	Cassel R.	K. E.-D. Hannover	bez. Plauen i/V.
17	F	895	1	Kollo	Marmorplatte	1314	17	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
18	F B	305	1	Ballen	Stöpsel	3	18	Doische	Grand Central Belge	
19	F C B	4320	1	Fass	email. Kochgeschirr	135	19	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
20	F L	501 502	1 1	„ „	Oel leer	92 21	20	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
21	F L	—	1	Kiste	?	1,5	21	Kopenhagen	Dänische Stsb.	
22	G	1 5	5	Kisten	ger. Fische	25	22	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
23	G C	81887 81889	2	Fässer	Konserven	43	23	Neumünster	K. E.-D. Altona	
24	G L	8	1	Kollo	leere Säcke	18	24	Hainholz	K. E.-D. Hannover	bez. Berlin-Mainz.
25	G M	106	1	Korb	Blechflaschen	7	25	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
26	H	37	1	Kiste	Kaffeeservice	14	26	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
27	H B	6288	1	Fass	leer	8	27	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Oppenheim-Mainz.
28	H P E S	40 4	2	Schränke	?	5	28	Kiel	K. E.-D. Altona	
29	H S K — H S L V L V	59 53 60 52 — —	6	Fässer	?	—	29	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
30	J	—	1	—	Ofenrohr	4	30	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
31	J	1129	1	—	neue Kommode	50	31	Mainz	Hessische Ludwigsb	bez. — Mainz.
32	J H	1	1	Kiste	Zucker	29	32	Homberg	Linksrh. Köln	
33	J N	159	1	„	kl. Holztäfelchen für Güter	9	33	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	
34	J S	6490	1	„	leer	13	34	Mainz	Hessische Ludwigsb	
35	J T	5657	1	Fass	leer	32	35	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
36	L	112	1	Kiste	Bücher	28	36	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
37	L K V	1890	2	Fässer	unbekannt	100	37	Kreiensen	K. E.-D. Magdeburg	
38	L P O B	1667	1	Kollo	Eisen	117	38	Anvers Bs.	Grand Central Belge	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
39	L S S	191	1	Kiste	Leinenzwirn	—	40	39	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
40	M	—	1	„	Bücklinge	—	5	40	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
41	M F	4900	1	„	Schusswaffen	—	29, 25	41	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
42	N N	225	1	„	?	—	—	42	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
43	N S	2120/2122	3	Säcke	leer	—	105	43	Hamont	Grand Central Belge	
44	P P	55	1	Packet	?	—	—	44	Heyst op den Berg	„	
45	P P	13	1	Kollo	Harz	—	1, 75	45	Montigny s. S.	„	
46	R	12255	1	Ballen	?	—	14	46	Hagenow	K. E.-D. Altona	
47	R	37	5	„	Kaffee	—	315	47	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
48	R C	—	1	Kiste	leere Blechdosen	—	8	48	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
49	R M	4	1	„	Lichte	—	54, 5	49	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
50	R & U	1466	1	Korb	leere Flaschen	—	20	50	Uelzen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Uelzen.
51	R W	8454	1	Kollo	Segeltuch	—	92	51	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
52	S	1	1	Stange	Rundeisen	—	8	52	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
53	S K M	4766	1	Rolle	Messingbleche	—	12	53	Crefeld	Linksrh. Köln	
54	S P K	—	2	Ballen	Hanf	—	107	54	Seelze	K. E.-D. Hannover	*)
55	T	—	1	—	eis. Ofentheil	—	4, 5	55	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	
56	T B	9567	1	Kiste	gefüllt	—	60	56	Frankfurt a/M.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Frankfurt a/M.**)
57	T S	5354	1	„	Schumacherartikel		28	57	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
58	W G	293	1	„	leere Cigarrenkistchen		33	58	Riesa	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
59	W N	2645	1	„	Stroh	—	—	59	Rielhagen	K. E.-D. Hannover	
60	W T	150/1	2	Ballen	Copal	—	—	60	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
61	Z	1/2	2	Fässer	leer	—	22	61	„	„	bez.: Mainz.
					B. Güter m. Adr. bez.:						
62	Bach Offenbach A J	781	1	—	Blechkübel	—	13	62	Babenhausen	Hessische Ludwigsb.	
63	Gebr. Barre	7296	1	Fass	leer	—	20	63	Minden	K. E.-D. Hannover	
64	Bergedorf-Hamburg	4	1	Koffer	?	—	13	64	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	(Gepäck).
65	Bouttiau	—	1	Krug	?	—	3, 5	65	Berzée	Grand Central Belge	
66	Central-Werkstätte der H. L. B.	—	1	—	Wagenkuppel	—	—	66	Darmstadt	Main-Neckarbahn	***)
67	Cuper	—	1	Koffer	Effekten	—	28	67	Vierver	Grand Central Belge	
68	Cuxhaven-Hamburg	916	1	Sack	Kleidung	—	9	68	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	(Gepäck).
69	Cuxhaven-Hamburg	911	1	Seemannskiste	Kleidung	—	33	69	„	„	(Gepäck).
70	Gresser Zschakau	2	1	Pack	Säcke	—	32	70	Zerbst	K. E.-D. Erfurt	
71	Harburg-Hamburg	435	1	Korb	?	—	36	71	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	(Gepäck).
72	Cand. med. Fr. Liese, Minden W. F.	90	1	Koffer	?	—	43, 5	72	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Frzb.	
73	W. F. Sonnenborn	4	1	in Leinewand	eis. Rohr	—	5	73	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
74	Squilbin	45	1	Decke	?	—	–	74	Ham-sur-H.	Grand Central Belge	
75	Vandelweven	—	1	Packet	Säcke	—	32	75	Louvain	„	
76	Van Vyck	—	2	Pack	leere Säcke	—	50	76	Anvers Br.	„	
77	Vliegen	—	1	Packet	Zeitungen	—	1, 5	77	Hasselt	„	
78	C V Karl Voss	5 / 319	1	Koffer	leer	—	13	78	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
79	Webel Mainz A	I	1	Fass	Leimgelatine?	—	200	79	Worms	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:						
80	—	47	1	Kollo	Zwieback	—	16	80	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
81	—	39545 39988	2	Fässer	gefüllt	—	500	81	Karthaus	„	

*) Am 27/12. 90 auf der Strecke gefunden.
**) Auf Grund Bezettelung erhalten.
***) Die hiesige Güterverwaltung hat benannte Kuppel am 16. III. von der Hess. Ludwigsb., weil nicht ihr gehörend, zurückerhalten.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
82	weisser Strich	—	1	Pack in Papier	Eisenwaaren —	6	82	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
83	// weiss	—	2	Stangen	Flacheisen —	12	83	Johann-georgenstadt	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
84	[illegible]	6071	1	Ballen	Samen —	—	84	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
85	—	—	1	Kollo	Achsunterlage —	3	85	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
86	—	—	2	—	Bettstellen-Kopftheile	30	86	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
87	—	—	1	—	eis. Bolzen mit Kette	3	87	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	
88	—	—	8	—	Bolzen —	13	88	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
89	—	—	2	—	neue Bretter, anschein. Blumenbretter	—	89	Northeim	K. E.-D. Hannover	
90	—	—	1	—	Eisen mit Haken zum Fleischaufhängen	4	90	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
91	—	—	1	Stange	Eisen (2,5 + 0,1) —	53	91	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
92	—	—	2	Kolli	Eisentheile	4	92	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
93	—	—	1	Pack	Eisentheile —	22,5	93	Stolberg-Hammer	Linksrh. Köln	
94	—	—	4	Stäbe	Flacheisen —	24	94	Lindern	„	
95	—	—	1	—	Gasrohr —	20	95	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
96	—	—	1	Kollo	Gussrohr —	—	96	Karthaus	Linksrh. Köln	
97	—	—	1	Fass	30 Kolli Gusstheile —	—	97	Neuss	„	
98	—	—	2	Kisten	Hölzer —	15	98	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
99	—	—	2	—	Ketten —	—	99	Bremen	K. E.-D. Hannover	ca. 1 m lang.
100	—	—	1	Kiste	leer —	6	100	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	
101	—	—	2	Kistchen	leer, neu —	6	101	Kiritzsch	Sächsische Stsb.	auf d. Strecke gef.
102	—	—	1	—	Kupferrohr —	2	102	Mengen	Württemb. Stsb.	(unverpackt).
103	—	—	1	Kollo	(4 Stck.) Kuppelungsmundstücke zu Carpenterschläuchen	6,5	103	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
104	—	—	1	—	Leine, getheert u. mit 2 Blechspitzen	—	104	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
105	—	—	1	—	Messingschraube —	0,5	105	„	„	
106	—	—	1	Kollo	Möbelaufsätze —	2	106	„	„	
107	—	—	1	Packet	Nieten —	6	107	Chemnitz	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
108	—	—	1	„	? —	—	108	Doische	Grand Central Belge	
109	—	—	1	Beutel	Plomben, 2500 Stck.	50	109	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
110	—	—	1	—	Plombirzange mit dem Prägestempel: Packmstr. Nr. 56 K. O.	—	110	Schneidemühl	„	
111	—	—	1	—	eis. Rad —	1	111	Elbing	„	
112	—	—	1	Gebund	4 eis. Rohre —	—	112	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
113	—	—	9	Kolli	Roststäbe —	9,5	113	Bremen	K. E.-D. Hannover	
114	—	—	1	Partie	alte Roststäbe —	1118	114	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
115	—	—	1	Kollo	Rouleauxstangen —	7	115	Bromberg	„	
116	—	—	12 4 1	Stäbe „ Stab	Rundeisen — Flacheisen — Vierkanteisen —	34	116	Auw	Linksrh. Köln	
117	—	—	20	Packete	leere Säcke —	—	117	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
118	—	—	1 2	— —	Spiralfeder — Scheiben —	12	118	Bremen	K. E.-D. Hannover	
119	—	—	1	Sack	Stränge —	25	119	Potsdam	K. E.-D. Magdeburg	
120	—	—	1	Bund	alte Stricke —	17	120	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
121	—	—	1	—	alter Tisch —	15	121	Walcourt	Grand Central Belge	
122	—	—	1	Tragkorb	leer —	2	122	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	bei Bodenrevision.
123	—	—	1	—	thön. Wärmflasche —	1	123	Chemnitz	„	bei Bodenrevision.
124	—	—	1	—	gusseis. Zahnrad —	7	124	Bodenbach	„	im Wagen 7046 K. S. vorgef.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	F F	7/152	1	Brod	Zucker —	5	1	Kolin	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 7/2.
2	K 1 Z 1	222	2	Säcke	unbekannt —	41	2	Altpaka	„	„ 23/2.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
3	L K	36	15	Stück	Stoffe	—	78	3	Trs. Jedlersee	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 10/2.
4	W	2	1	Fass	Heringe	—	5	4	Tinist	„	„ 27/2
5	—	0/2	2	Sack	Graupen	—	100	5	Tetschen	„	„ 21/2.
6	—	{ 84.5 19/17 }	1	Stück	bed. Cotton	—	8, 5	6	Lieben	„	„ 12/2.
7	—	9795	1	Kiste	Zucker	—	58	7	Königgrätz	„	„ 27/2.
8	Joh. Huber	2	1	Sack	Gries	—	85	8	Mähr. Budwitz	„	„ 26/2.
9	—	—	1	Kiste	Bimstein	—	156	9	Prag	„	„ 28/2.
10	—	—	1	Partie	los. Kaffee	—	3	10	Deutschbrod	„	„ 27/2.
11	—	—	1	Ballen	Hasentelle	—	13, 5	11	Chlumetz	„	„ 25/2.
12	—	—	1	Kiste	leer	—	30	12	Sebusein	„	„ 28/2.
13	—	—	5	Sack	Korn	—	403	13	Friedland i/B.	„	„ 24/2.
14	—	—	1	„	Malz	—	64	14	Königgrätz	„	„ 13/2.
15	—	—	2	—	Rohre	—	58	15	Jedlersee	„	„ 20/2.
16	—	—	1	Ballen	{ 12 Stck. zerrissene Säcke }		6	16	Caslau	„	„ 27/2.
17	—	—	10	Stück	eis. Schaufel	—	10	17	Deutschbrod	„	„ 13/2.
18	—	—	1	Sack	weisse Thonerde	—	43	18	Prag	„	„ 28/2.
19	—	—	1	„	Weizen	—	79	19	„	„	„ 24/2.
20	—	—	1	„	Zucker	—	49	20	Tinist	„	„ 27/2.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 25. 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen.

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 28. März 1891.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. März 1891.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 4. April.

Inhalt:

Einige Notizen über Französische und Englische Signaleinrichtungen.

(Schluss aus Nr. 24.)

In England, der Heimath aller industriellen Freiheiten, hat sich das Signalsystem stetig nach dem Grundsatz entwickelt,

dass die Bahn in der Regel als gesperrt anzusehen ist, weshalb das sichtbare Haltezeichen nach Erfordern in ein Fahrsignal verwandelt wird.

Wir haben gesehen, dass man in Frankreich ein „Fahrsignal“ überhaupt nicht kennt, vielmehr den Begriff „freie Fahrt“ durch die Abwesenheit des Signales ausdrückt.

Schon früh hat man in England das bei Entstehung der Eisenbahnen allgemein übliche System, die Züge in Zeitabständen einander folgen zu lassen, aufgegeben. Mit Einführung des elektromagnetischen Telegraphen kam der Stationsabstand für die Zugfolge zur Geltung. Damit gewann die Betriebssicherheit.

So lange eine räumliche Entfernung zwischen zwei dasselbe Geleis befahrenden Zügen streng festgehalten wird, sind Zusammenstösse nicht zu befürchten. Wenn dagegen bei einer Zugfolge in Zeitabschnitten die Lokomotive eines voraufjahrenden Zuges dienstuntauglich geworden ist oder andere Verzögerungsursachen eingetreten sind, welche die fahrplanmässige Beförderung dieses Zuges, die pünktliche Ankunft an einer bestimmten Signalstation unmöglich machen, so kann selbst bei der gewissenhaftesten und sorgfältigsten Signalbedienung der Fall eintreten, dass ein nachfolgender Zug den voraufgefahrenen erreicht, der sich noch in der zwischen zwei Signalposten liegenden Strecke befindet, wovon aber dem an der Anfangsstelle stationirten Signalwärter nichts bekannt ist. Das Prinzip der Zugfolge in Stationsentfernungen hat in England schon früh zu einer Theilung der Stationsabschnitte, d. i. einer Einführung des Blocksystemes gedrängt.

Neben den Signal- und Weichenwärtern der Stationen, Abzweigungen und Kreuzungen sind Signalposten auf bestimmte, von der Frequenz abhängige Strecken über die Bahn vertheilt. Jeder Signalposten hat einen Dienstraum, der hoch über den Schienen liegt und eine allseitige Rundschau ermöglicht.

Eine zeitlang wurden die Signalbuden auf eisernen Säulen über den Geleisen angebracht, bildeten also Ueberbrückungen unter denen die Züge hindurchfahren mussten. So zweckmässig eine solche Anordnung für den Signalwärterdienst selbst erscheint, weil der Posten sich in der Bahnachse befindet und alles übersehen kann, so unvortheilhaft ist dieselbe für den

Lokomotivführer, der die Signale befolgen soll und durch die Bude selbst in der Beobachtung der vor ihm liegenden Strecke beeinträchtigt wird. Man errichtet deshalb jetzt allgemein die Signalthürme neben den Geleisen.

Zur Unterhaltung der Strecken sind in England Wärter nicht angestellt. Diese Arbeit liegt den Rottenarbeitern mit ob. Uebergänge in gleicher Höhe der Schienen sind selten, auch sonst sind die Bahnen beiderseitig eingefriedigt, so dass eine Bewachung nur für verhältnissmässig wenige Punkte durch permanente Wärter — die dann auch meistens Signalposten bedienen — erforderlich ist.

Die Signalwärter bedienen jetzt fast ausschliesslich Flügeltelegraphen (Semaphoren).

In der ersten Zeit des Eisenbahnwesens war auch in England eine feste Form für die stationären optischen Signale nicht vertreten. Je nach der Idee des ausführenden Ingenieurs wurden Signaltypen eingeführt, und Zeichen, welche auf der einen Bahnstrecke „freie Fahrt“ bedeuteten, galten auf der anderen als Haltesignal.

Noch heute ist auf der Great Western Railway ein Scheibensignal in Gebrauch, bei welchem die volle runde Scheibe „freie Fahrt“ bedeutet, also das Gegentheil wie bei dem disque avancé in Frankreich oder wie bei dem Deutschen Vorsignal. Es ist dieses ein charakteristischer Unterschied und die Signaltype auch prinzipiell richtig, wenn folgerichtig ein Signalzeichen „freie Fahrt“ bedeuten soll und nicht die Abwesenheit eines solchen Zeichens. Das Haltesignal wird durch eine längliche Tafel, welche rechtwinkelig an derselben drehbaren Scheibenachse befestigt ist, gebildet, so dass dem Lokomotivführer nur immer ein Zeichen erscheint.

1841 führte Mr. E. H. Gregory den Flügeltelegraphen (das Semaphorensignal) ein, welches bald die Mehrzahl aller anderen Signalformen verdrängt hat und das einzige dauernde Tagessignal in England geblieben ist.

Es ist ein senkrechter Mast, der am oberen Ende einen oder mehrere bewegliche Arme (Flügel) führt. Die Flügel können bei ihren Stellungen nur Winkel bis zu 90° beschreiben.

Auch in England wird wie in Frankreich auf zweigeleisigen Bahnen links gefahren und gelten für den Lokomotivführer die links zur Fahrrichtung des Zuges stehenden Flügelsignale.

So lange das Fahren in Stationsabschnitten noch nicht unbedingt durchgeführt war, gab man mit den Semaphoren die drei bekannten Arten von Signalen:

Flügel senkrecht nach unten hängend, durch den Mast verdeckt, zur Nachtzeit weisses Licht hiess: „Strecke frei“, „freie Fahrt.“

Flügel nach links um 45° zum Mast geneigt gezogen, zur Nachtzeit grünes Licht bedeutete: „Langsam fahren.“

Flügel nach links horizontal ausgestreckt, zur Nachtzeit rothes Licht war das Haltezeichen.

Ein Signal für Langsamfahren wurde mit Anwendung des Blocksystems entbehrlich.

Jetzt entspricht das letztgenannte Signalbild der Normalstellung, d. i. die Bahn wird für gewöhnlich gesperrt angesehen. Das Fahrsignal wird *gezogen* und gilt jetzt als solches das ehemalige Zeichen für langsame Fahrt.

Das anfänglich das Fahrzeichen bedeutende Signalbild war weniger ein Signal als vielmehr die Abwesenheit eines Signals. Die Anwendung des grünen Signallichts an Stelle des weissen für den Begriff „freie Fahrt“ ist vielleicht geschehen, um in der Nähe von Ortschaften Verwechselungen mit anderen Lichtern zu vermeiden. Man befestigt in England an ein und demselben Mast Signalflügel für verschiedene Richtungen (Ein- und Ausfahrten). Es kommt auch vor, dass Signalflügel in mehreren Reihen übereinander angebracht werden, doch wird als Grundsatz festgehalten, dass die Flügel an ein und derselben Seite des Mastes auch immer für ein und dieselbe Fahrrichtung gelten. Der Lokomotivführer hat immer nur auf die linksseitigen Flügel des Mastes zu achten.

Beim Zusammenlaufen mehrerer Bahnlinien, bei Abzweigungen wird für jede Linie ein Mast aufgestellt, der Ein- und Ausfahrtsflügel führt.

Die Signalflügel werden immer mit Gegengewichten versehen, damit sie stets — namentlich auch bei gezogenem Fahrzeichen — das Bestreben haben, in die Normalstellung (Haltesignal) zurückzugehen. Ein Reissen des Zugdrahtes, d. i. die Ausserdienststellung des Signalapparates hat dann zur Folge, dass das Signal selbstthätig das Haltezeichen annimmt, wodurch der Zugverkehr abgesperrt wird. Das kann zwar Versäumnisse bei einzelnen Zügen bedingen, schützt aber vor Unfällen.

Ohne die Gegengewichte würden die Flügel das Bestreben haben, die Stellung für den Signalbegriff „freie Fahrt“ anzunehmen, namentlich bei Ausdehnungen des Zugdrahtes im Sommer; darin würde eine grosse Gefahr liegen.

Die dem Zuge zugewendete Flügelfläche ist roth, die Rückseite weiss gestrichen.

Das Bestreben, die Tagessignale weithin erkennbar zu machen, wird in England nie ausser Acht gelassen und trägt eine solche Sorgsamkeit mit zur Erhöhung der Betriebssicherheit bei.*)

In erster Linie stellt man in England Flügeltelegraphen neben bezw. nahe vor die zu deckenden Gefahrstellen, auf den Stationen, Abzweigungen, Ausweichen also in der Regel vor die erste zu befahrende Weiche oder Kreuzung d. i. an den Anfang des Bahnhofes neben oder auf die betreffende Signalbude. Ein solcher Semaphor heisst: Stationstelegraph (home signal).

Für den Betriebsdienst sind die Stationstelegraphen allein nicht ausreichend. Je schneller die Züge fahren (und in England kommen die grössten Geschwindigkeiten vor), desto nothwendiger ist es, den Maschinisten rechtzeitig zu benachrichtigen, welches Signal er an der Gefahrsstelle zu erwarten hat. Deshalb ist nach jeder Richtung vom Stationstelegraphen aus ein Hilfs- oder Distanzsignal (distant signal) vorgeschoben. Der den Stationstelegraphen bedienende Signalwärter stellt auch das Signalzeichen an dem Distanzsignal her und zwar mittelst Drahtzuges auf 400 — 800 m Entfernung. Zu den Distanzsignalen hat man in neuerer Zeit auch Armtelegraphen genommen und unterscheiden sich dieselben in der Form von den Stationstelegraphen dadurch, dass die Flügelenden schwalbenschwanzförmig ausgeklinkt sind, während die Flügel der Stationstelegraphen glatt rechtwinkelig abgeschnitten sind. Die Signalflügel sind in England durchweg einfach gebaut; Wulste und Vorsprünge sind vermieden.

Die Signalzeichen am Distanzsignal müssen zwar mit denen am Stationstelegraphen übereinstimmen, doch werden deshalb beide Signale nicht automatisch mit einander verbunden.

Erblickt der Lokomotivführer eines herankommenden Zuges am Distanzsignal waagerechte Flügelstellung bezw. rothes Licht „Gefahr!“, so muss er sofort den Dampf absperren und die Geschwindigkeit seines Zuges so mässigen, dass er imstande ist, am Distanzsignal zu halten. Findet er vom Distanzsignal ab die Bahn frei, so kann er unter die Deckung des Haltezeichens am Distanzmast vorrücken, jedoch so vorsichtig, dass er den Zug bei einem etwa zwischen Distanz- und Stationsmast auftauchenden Fahrhinderniss schnell zum Halten bringen kann. Das Haltezeichen am Stationstelegraphen darf dagegen nicht überfahren werden.

Unmittelbar nach der Vorbeifahrt eines Zuges muss das Distanzsignal auf „Gefahr, Halt!“ gestellt werden und diese Stellung bis zum nächsten Zuge beibehalten.

Zeigt das Distanzsignal „Halt!“, so soll auch der Stationstelegraph „Halt!“ führen. Ist an beiden Telegraphen „freie Fahrt“ gegeben, so wird nach Passiren des Zuges zunächst das Haltezeichen am Distanzsignal und erst später das am Stationstelegraphen hergestellt. Deshalb müssen beide Signale

*) Ueber die Flügeltelegraphen können wir nur kurz wiederholen, was bereits in Nr. 30 S. 315 Jahrg. 1889 d. Ztg. angegeben worden ist.

von einander unabhängig oder besser nur in bestimmter Reihenfolge bedient werden können.

Die Distanzsignale sind thunlichst so zu errichten, dass sie auch vom bedienenden Signalwärter gut beobachtet werden können. Letzterer muss sich vergewissern können, ob auch der Signalflügel der Bewegung des zugehörigen Stellhebels im Apparat Folge geleistet hat. Es kann ja vorkommen, dass durch Temperaturwechsel veranlasste Aenderungen in der Länge der Drahtzüge kein richtiges Signalbild erscheinen lassen. Dem Wärter darf das nicht entgehen, er hat Mittel zur Beseitigung derartiger Mängel, die er sofort anwenden muss. Ein unvollkommen gestelltes Signal wird — wie das Fehlen eines Signales an einer Stelle, wo gewöhnlich ein Signal gegeben wird — als Gefahrsignal behandelt.

Damit auch zur Nachtzeit der Wärter eine wirksame Kontrole über das Distanzsignal ausüben kann, ist in der Rückwand der Signallaterne eine farbige Glaslinse angebracht, durch welche das Licht in blauem oder violettem Ton geworfen wird. Gestattet die Oertlichkeit nicht, dass der Signalwärter das Distanzsignal direkt in Obacht nehmen kann, so wird ein elektrisches oder mechanisches Nachahmungssignal im Bereich des Wärters aufgestellt. Dieses korrespondirt genau mit dem Distanzsignal. Ist das Nachahmungssignal mechanisch verbunden, so steht es draussen neben der Signalbude, ist es elektrisch verbunden, so befindet es sich in der Signalbude als winziger Flügeltelegraph oder als Scheibe.

Bei jedem Signalzeichen am Distanztelegraphen wird durch Kontaktschluss ein Stromkreis hergestellt und dadurch die Flügelbewegung am Distanzsignal elektromagnetisch auf das Wiederholungssignal in der Bude übertragen.

Auch auf das Brennen oder Erlöschen der Signalflamme des Distanztelegraphen hat man mittelst des Elektromagnetismus die Kontrole ausgedehnt. Zu dem Zweck werden durch die beim Brennen des Lichtes in der Signallaterne entwickelte Wärme zwei mit den beiden Polen eines Elektromagneten verbundene Drähte in Kontakt erhalten. Erlöscht das Licht, so ist die Abkühlung der Drähte eine nothwendige Folge. Der Kontakt hört auf, ein Klingelwerk in der Bude wird dadurch ausgelöst und der Wärter auf diese Weise vom Geschehenen in Kenntniss gesetzt. Gleichzeitig erscheint am Sockel des kleinen Wiederholungssignales an Stelle einer Tafel mit der Aufschrift „brennt" eine solche mit der Aufschrift „erloschen."

Neben den Stations- und Distanztelegraphen wendet man nach Bedarf auch noch Ausfahrtstelegraphen (Starting signal) an. Dieselben erscheinen infolge der ausgedehnten Anlage von Centralapparaten und der konsequenten Durchführung des Blocksystemes ziemlich allgemein als Block- oder Wegesignale.

In den einfachsten Fällen hat jedes Signal seinen eigenen Mast. Liegen die Signalstationen in geringen Entfernungen von einander, so kommt es vor, dass der Distanzsignalflügel der einen Signalstation am Stations- oder Ausfahrtstelegraphen der vorherliegenden Signalstation angebracht ist.

Grosse Bahnhöfe sind fast regelmässig noch in mehrere Signalstationen getheilt, deren jede mit einer Signal- bezw. Blockbude ausgerüstet ist. Auf den Dächern dieser Buden erscheinen dann nicht selten

die Stationssignalflügel der betreffenden,
die Distanzsignalflügel der nächstfolgenden,
die Ausfahrtssignalflügel der vorhergehenden

Signalstation für sämmtliche in Betracht kommende Fahrrichtungen. Das gibt die verwickelten Signalbilder, wegen welcher die grossen Englischen Bahnhöfe bekannt sind. Zuweilen sind auch die Signale gruppenweise auf der Plattform eines Mastes vereinigt und verschieden hoch ausgeführt. Das höchste Signal gilt dann immer für die Hauptstrecke.

Weichensignale werden in England nur in Neben- und Rangirgeleisen angewendet. Einheitliche Formen gibt es für dieselben nicht.

Durch die Beschränkung der Weichensignale auf die Seitenstränge ist es möglich geworden, für den Betriebsdienst auf den Hauptgeleisen ausschliesslich hohe Signale zu reserviren, d. h. die Stations- und Ausfahrtstelegraphen, welche mit den in den Hauptgeleisen liegenden Weichen in mechanische Abhängigkeit gebracht sind. Die Anzahl der Signale ist dadurch thunlichst beschränkt.

Die kleineren Stationen der zweigeleisigen Hauptbahnen sind stets so gebaut, dass spitz befahrene Weichen nicht vorkommen. Die Zwischenstationen sind für den Personenverkehr als Doppelstationen ausgebildet mit zwei an der Aussenseite der Hauptgeleise liegenden hohen Perrons, welche durch Treppenanlagen über oder unter der Erde mit einander verbunden sind. Zwischen den Hauptgeleisen liegt gewöhnlich nur eine Weichenverbindung. An die beiden Hauptgeleise ist beiderseits symmetrisch mittelst rückläufiger Weiche je ein Nebengeleis für Ueberholungszwecke angeschlossen. Auf der einen Bahnhofsseite oder nach Bedarf auf beiden schliessen sich an das Ueberholungsgeleis Gütergeleise, welche oft durch Drehscheiben und ein die Hauptgeleise normal überkreuzendes Geleis mit einander verbunden sind. Diese Type der kleineren Stationen findet sich auch auf den grösseren Durchgangsstationen wieder, nur dass dort spitz zu befahrende Weichen sich nicht gänzlich vermeiden lassen, auf den Endstationen und Trennungsbahnhöfen natürlich überhaupt nicht.

Müssen Weichen gegen die Spitze befahren werden, dann sind auch stets zur Stellung und Sicherung der Weichen und Signale, d. h. zur Erzielung einer mechanischen Abhängigkeit zwischen beiden Centralapparate vorhanden.

Diese Centralapparate sind dem Englischen Signalsystem eigenthümlich und von dort aus als die bewährtesten Mittel zur Erhöhung der Betriebssicherheit auf die Bahnen anderer Länder übergegangen.

Da der Eisenbahnverkehr schon frühzeitig in England eine grosse Ausdehnung gewann und die Arbeitskräfte infolge der allgemeinen geschäftlichen Verhältnisse gesuchter waren, so ist es wohl erklärlich, dass die Englischen Ingenieure viel früher als die des Kontinents genöthigt waren, sich mit der Lösung der Aufgabe zu beschäftigen, die Weichen- und Signalstellungen zu centralisiren und die gegenseitige Abhängigkeit der Weichen und Signale durch entsprechende Einrichtungen zu sichern.

Selbst da, wo nach Lage der Weichen für die Sicherheit des durchgehenden Zugverkehrs eine Centralisirung nicht nöthig war, hat man zur Ersparniss von Kosten doch die Weichen centralisirt, d. h. also deren Bedienung von einer Stelle aus möglich gemacht. Der Ort der Centralisirung musste in erster Linie die Signalbude werden, damit beide Dienstzweige — Weichen- und Signalbedienung — in eine Hand gelegt werden konnten. Dieser Umstand sowohl, als der lebhafte Zugverkehr der Englischen Eisenbahnen hat dazu geführt, dass in England fast ohne Ausnahme der für die direkte Zugabfertigung bestimmte Betriebsdienst von dem Stations-, Rangir- und Verkehrsdienst vollständig getrennt ist.

Jedes Organ hat einen bestimmten, fest abgegrenzten Wirkungskreis und für die Thätigkeit der anderen Organe keine Verantwortung zu übernehmen. Am schärfsten kommt dieses Prinzip im Signaldienst zum Ausdruck.

Der Stationsvorsteher oder sein Vertreter kümmert sich um die Signalisirung der Züge fast gar nicht; das ist Sache des Signalwärters. Deshalb stehen auch nicht die Stationen für den Signaldienst mit einander in elektrischer Verbindung, sondern die Signalposten dieser Stationen. Der Signalwärter ist in vollem Umfange für die richtige Signalisirung der Züge verantwortlich. Nicht durch Vermittelung seiner Station, sondern direkt empfängt er die telegraphischen Meldungen und zwar nicht von den Nachbarstationen selbst, sondern von den Signalposten dieser Stationen. Der Stationsvorstand weiss zwar, ob die Abfahrtszeit eines Zuges herangekommen ist, nicht aber, ob die Nachbarstation den Zug angenommen hat, sondern nur

der Signalwärter. Der Stationsbeamte gibt die Erlaubniss zur Abfahrt eines Zuges, der Lokomotivführer das Pfeifensignal und darauf erst der Signalwärter das Signalzeichen, falls die Strecke frei ist.

Nur bei dem Vorhandensein mechanischer Einrichtungen vollkommenster Art, die jeden Fehler unmöglich machen und jede Gefahr ausschliessen, so lange die Lokomotivführer überhaupt die Signale beachten, ist es möglich, so wichtige Dienstfunktionen an so untergeordnete Organe zu übertragen.

Die elektromagnetische Verbindung der Signalposten unter einander ist so einfach und so wenig zeitraubend als möglich gehalten. Die Verständigung wird nicht durch Morse-Sprechapparate, sondern durch Glockenwerke, kleine Signalbilder, Scheibentableaus usw. erzielt.

Elektrische Läutewerke, wie sie in Deutschland zur Benachrichtigung des Bahnbewachungspersonals von dem Verkehren eines Zuges in Gebrauch sind, wendet man für diesen Zweck in England nicht an, wohl aber hat man solche elektrischen Glockensignale anfänglich zur ausschliesslichen Korrespondenz zwischen den Signalwärtern benutzt. Auf der South Eastern Railway sind beispielsweise 12 Jahre hindurch täglich bis zu 500 Züge abgefertigt unter Anwendung von elektrischen Glockensignalen als Verständigungsmittel. Eine bestimmte Anzahl Glockenschläge galt für die eine, eine andere für die entgegengesetzte Richtung und schliesslich eine dritte Zahl als Zeichen der Rückmeldung, dass ein Zug eingetroffen sei. Regel war, dass die Wärter die empfangenen Signale in gleicher Form auch zurückgeben, um dem Signalgeber Quittung zu ertheilen bezw. die Gewissheit zu geben, dass das abgegebene Signal auch gehört sei.

Dieses sehr unvollkommene Blocksystem bestand Jahre hindurch bis man dazu überging, neben den akustischen Signalen auch noch sichtbare einzuführen.

Diese sichtbaren, auf elektromagnetischem Wege gegebenen Signale werden an Miniaturtelegraphen gegeben, die in der Signalbude unter Glas und Rahmen angebracht sind. Die Telegraphen haben für jede Richtung ein Armsignal und sind so zu einander gruppirt, wie die Fahrgeleise und benachbarten Signalposten zu einander liegen.

Jeder einzelne kleine Semaphor hat zwei an entgegengesetzten Seiten des Mastes befindliche bewegliche Flügel, von denen der eine roth, der andere weiss gestrichen ist. Der rothe Arm kann nur immer von dem Nachbar-Signalposten gestellt werden, der weisse Arm gibt das Signal an, welches zuletzt von dem Signalwärter selbst an den Nachbarposten gegeben ist.

Der Signalwärter erkennt also immer an diesen Signalbildern, welche Signale ihm zuletzt gegeben sind und welche er selbst gegeben hat.

Aehnliche elektromagnetische Block-Signalsysteme sind für frequente Bahnstrecken auch auf dem Kontinent eingeführt — insbesondere in Deutschland —, nur ist es dort nicht gebräuchlich, die Signalzeichen an kleinen Semaphoren zu geben, sondern mittelst rother oder weisser, hinter den Blockfensterchen erscheinender Scheiben.

Das Englische Blocksystem ist ein absolutes, d. h. zwischen 2 Blockstationen darf auf demselben Geleise sich gleichzeitig nur ein Zug bezw. eine Maschine bewegen.

Eine Vergleichung des Englischen Signalsystems mit dem Französischen kann nur zu Gunsten des ersteren ausfallen oder man kann noch allgemeiner sagen

> ein Signalsystem, welches sich aufbaut nach dem Grundsatz der Zugfolge und Stationsdistanz, ist stets vollkommener als ein Signalsystem, welches die Zugfolge in Zeitabschnitten voraussetzt.

K.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 862 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Vereinsgebiete (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 946 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Aenderung des § 117 Absatz 3 der Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 948 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Herausgabe eines Ergänzungsbandes zum Technischen Vereins-Organe über neue Erscheinungen auf dem Gebiete des Lokomotiv- und Wagenbaues (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 956 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Abänderung der Lademaasse auf den gesellschaftlichen Oesterreichischen Linien (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 994 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Zeitung, betreffend die Verhandlungen des Ausschusses für die Vereins-Zeitung in der am 7. d. Mts. in Cassel abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 23. d. Mts.)

Nr. 1007 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die in den technischen Vereinbarungen festgesetzte Umgrenzungslinie für Güterwagen (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 1009 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend die Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben (abgesandt am 25. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Haftung für Feuerschäden an lagernden Eisenbahngütern und das Berner Uebereinkommen.

Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen hatten gegen Ende des Jahres 1888 die auf den reglementarischen Maximalsatz von 30 fl. Silber für 50 kg eingeschränkte Frachtführer-Haftung unter gleichzeitiger Einführung eines 10 % Zuschlages zum Lagerzins auch auf jene Feuerschäden an Parteigütern ausgedehnt, welche vor Abschluss des Frachtvertrages oder nach dessen Erfüllung während der Lagerung der Güter in einem Eisenbahnmagazin oder auf Lagerplätzen eintreten. Der Staatseisenbahnrath hat in seiner vorjährigen Herbstsitzung beschlossen, die Regierung zu ersuchen, „die Bestimmungen des Berner Uebereinkommens sowohl bezüglich der Haftpflicht der Bahnen während des Transportes im inländischen Verkehr, als auch bezüglich der vorerwähnten Lagergüter in Anwendung zu bringen.“ Anknüpfend daran bemerkt ein Erlass des K. K. Handelsministeriums vom 7. d. Mts., dass, wenngleich der Zeitpunkt noch nicht feststeht, in welchem das internationale Uebereinkommen, betreffend den Eisenbahn-Frachtverkehr, in Wirksamkeit treten wird, es doch bedenklich wäre, verschiedene Grundsätze bezüglich der Haftung für Verlust, Minderung oder Beschädigung der Güter neben einander bestehen zu lassen, und es sich vielmehr empfehlen würde, die Haftungsbestimmungen des gedachten Uebereinkommens auch im inländischen Verkehre zur Geltung zu bringen. Die Bahnverwaltungen werden daher zur Berathung der nächsten gemeinsamen Direktorenkonferenz über den Antrag eingeladen, dass nach Eintritt der Wirksamkeit des internationalen Uebereinkommens und nach erfolgter Uebernahme der gleichen Haftungsbestimmungen in das inländische Betriebsreglement die auf einen Maximalsatz nicht beschränkte Frachtführerhaftung ohne Erhöhung des jetzigen 10 % Zuschlages zum Lagerzins auch auf jene Feuerschäden (mit Ausschluss der vis major) auf die eingangs erwähnten lagernden Parteigüter Anwendung finde. — Zugleich wurde der Königlich Ungarische Handelsminister ersucht, zu veranlassen, dass die Ungarischen Bahnverwaltungen an dieser Berathung theilnehmen.

Ungarisch-Rumänische Eisenbahnanschlüsse.

In Ergänzung des hierüber in Nr. 23 S. 222 d. Ztg. mitgetheilten ist nachzutragen, dass nach den zwischen Ungarn und Rumänien getroffenen Vereinbarungen drei Eisenbahnanschlüsse über den Rothenthurmpass, den Gymeszpass und den Vulcanpass herzustellen sind. Der erste Anschluss erfordert auf Ungarischem Gebiete von Hermannstadt bis an die Grenze den Ausbau einer Linie von 40 km Länge. Die Rumänische Linie, welche die Verbindung herstellen soll, wird, von Piatra-Rimini im Alutathale, eventuell von Piteschti ausgehend, auf Rumänischem Boden 110, eventuell 120 km betragen. Die Verbindung über den Gymeszpass ist zum Theil eine schwierige Gebirgsbahn und geht auf Ungarischer Seite von Kronstadt oder Sächsisch-Regen, eventuell von Szekely-Udvarheli aus und dürfte bis an die Grenze je nach dem Ausgangspunkte 120—150 km betragen, während von Rumänischer Seite die Ver-

bindung durch eine Linie von Ocma nach Gymesz-Palanka herzustellen sein wird. Die kürzeste Linie wird die über den Vulcanpass bilden. Von Petrozseny bis an die Grenze beträgt die Entfernung 10 km, während von Rumänien die Verbindung von Tirgu-Juliu oder Filiazu mit 50 km herzustellen ist. Was den Werth dieser drei Anschlüsse betrifft, stellt die Linie Hermannstadt-Pitescbti den kürzesten Weg nach dem Schwarzen Meere dar und ermöglicht es den Ortschaften im äussersten Osten Ungarns, den Seeweg über Küstendsche zu gewinnen. Die Linie über den Gymeszpass hat vom Standpunkte lokaler Interessen grösseren Werth, es ist aber auch möglich, dass ein Theil jener Güter, die bisher ausschliesslich über Galizien gingen, nunmehr diese neue Richtung einschlagen wird. Die Route über den Vulcanpass ermöglicht der Siebenbürgischen Kohle und dem Ungarischen Eisenerz, die Konkurrenz mit Rumänien aufzunehmen.

Für die Fertigstellung dieser 3 Verbindungen soll ein Termin von 4 bis 5 Jahren vereinbart worden sein.

Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) an Julius Grafen Lamberg und Genossen für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Sebersdorf der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg nach Pöllau auf die Dauer eines Jahres;

b) dem Ingenieur Schmid und Genossen für eine normalspurige Lokalbahn von der Haltestelle Liechtenstein der Linie Gaudenzdorf-Mödling der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. bis zur Höldrichsmühle auf die Dauer von 6 Monaten.

Der Kreuzer-Zonentarif auf den Privatbahnen.

Der 1. April d. J. wird einen neuen Erfolg des Kreuzer-Zonentarifs bedeuten. An diesem Tage gelangt der Kreuzertarif der Oesterreichischen Staatsbahnen auch im Personenverkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Anwendung. Danach wird die Grundtaxe für Personenzüge 1, 2 und 3 kr. für die Person und das Kilometer betragen; bei Schnellzügen tritt ein 50 prozentiger Zuschlag hinzu, so dass sich die Grundtaxe auf $1^1/_2$, 3 und $4^1/_2$ kr. stellen wird. Die Entfernungen sind, von jeder Station oder Haltestelle angefangen, gleichmässig in Zonen eingetheilt, innerhalb deren die Entfernung stets bis zum Endpunkte der betreffenden Zone gerechnet wird. Gleichwie bei den Staatsbahnen werden zuerst 5 Zonen von je 10 km gebildet, sodann folgen 2 Zonen von je 15 km, weiter 2 Zonen von je 20 km, endlich 4 Zonen von je 25 km. Auf diese Weise erscheint die Entfernung von 200 km in 12 Zonen eingetheilt; für die weiteren Entfernungen von mehr als 200 km hinaus gibt es nur Zonen von je 50 km.

Auch die Nordbahn hat in die allgemeinen Bestimmungen das Verbot aufgenommen, durch Zuhilfenahme von zwei oder mehreren auf geringere Entfernungen lautenden Zonenkarten eine längere Strecke zu durchfahren. Desgleichen entfällt, abgesehen vom Handgepäck, die gebührenfreie Gepäckbeförderung; für je 10 km und jedes Kilometer sind nur 0,2 kr. zu bezahlen und beträgt die mindeste Gebühr 10 kr. Für die Musterkoffer jener Handlungsreisenden, welche sich mit einer von der zuständigen Handels- und Gewerbekammer ausgestellten Legitimationskarte ausweisen, sind für je 10 kg und für jedes Kilometer einschl. Stempelgebühr 0,1 kr. zu entrichten. Der Reisende ist verpflichtet, den Zug zu benutzen, für welchen die Musterkoffer aufgegeben wurden.

Der von der Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn vorgelegte neue Personentarif wird von der zuständigen Centralstelle geprüft. Mit Rücksicht darauf, dass die Grundsätze des neuen Tarifs bereits die prinzipielle Genehmigung der Regierung erhalten haben und die Verwaltung alle Vorbereitungen getroffen hat, um den neuen Personentarif am 1. Mai d. J. einzuführen, dürfte wohl an einer Genehmigung desselben nicht zu zweifeln sein.

Der Erledigung des Personentarifs der Oesterreichischen Nordwestbahn dürfte wohl auch die Entscheidung der Regierung über die den Personentarif betreffenden Vorschläge der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bald nachfolgen. Im Hinblick darauf, dass das Oesterreichische Netz der Staatseisenbahn-Gesellschaft mit jenem der Nordwestbahn so manche Berührungspunkte hat, dürfte bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft die Annahme des Nordwestbahntarifes angebahnt werden.

Was endlich den von der Galizischen Carl Ludwigbahn vorgelegten neuen Personentarif anbelangt, so ist die Prüfung desselben gleichfalls noch nicht beendigt. Die Vorschläge der Galizischen Carl Ludwigbahn nehmen die Zoneneintheilung der Staatsbahnen bis zu einer Entfernung von 200 km an; darüber hinaus sollen gleichmässige Zonen von je 25 km gebildet werden. Das Freigepäck wird aufrechterhalten, die Einheitstaxen sind aber höher als jene des Kreuzer-Zonentarifs. Es ist demnach ein ganz selbständiges System, auf dem die Tarifreform der Galizischen Carl Ludwigbahn aufgebaut werden soll.

Anwendung von Schiebemaschinen auch bei Zügen mit einer Verkehrsgeschwindigkeit bis zu 35 km für die Stunde.

Diese Anwendung fand bisher in mehreren Strecken der K. K. Staatsbahnen probeweise statt, und wurde nun, da hierbei kein Anstand zu Tage getreten ist, vom K. K. Handelsministerium diese Erprobung in anderweitigen Strecken bis Ende dieses Jahres gestattet, um hierüber noch weitere Erfahrungen sammeln zu können. Die K. K. Generaldirektion wird dann, einen dementsprechenden Antrag bezüglich einer solchen endgültigen Anwendung der Schiebemaschinen beim K. K. Handelsministerium stellen.

Beheizung der Packetwagen.

Infolge der Vorstellung des Fahrpersonals der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen wurden deren sämmtliche Packetwagen im Laufe des Winters mit Vorrichtungen für die Ofenheizung, bezw. durch Umgestaltung der Dampfheizung versehen. Dem in manchen dieser Wagen noch vorkommenden Mangel an den nöthigen Heizutensilien wird dadurch begegnet, dass in jedem Wagen sich das Inventar befindet, mittelst dessen die Uebernahme bezw. die Uebergabe gepflogen wird. Das Fahrpersonal hat der K. K. Generaldirektion in der Verkehrszeitung seinen Dank dafür abgestattet.

Eröffnung bezw. Veränderung von Haltestellen.

a) Am 28. Februar d. J. wurde die Güterhaltestelle „Stein Verladestelle" auf der Lokalbahn Laibach-Stein für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet.

b) Die auf der Budapest-Grosswardein-Predealer Linie zwischen den Stationen Csácsa und Bánffy-Hunyad gelegene bisherige Haltestelle Kis-Sebes wurde am 1. März d. J. als gleichnamige Station für den Gesammtverkehr mit Ausnahme des Transportes lebender Thiere eröffnet.

c) Am 15. März d. J. wurde die auf der Strecke Szécsány-N.-Margita der Torontaler Lokalbahn befindliche Halte- und Verladestelle Baráckháza für den Personen- und Gepäckverkehr, ferner für die Auf- und Abgabe von Eil- und Frachtgütern eröffnet.

d) Vom 20. März d. J. angefangen wird die Haltestelle Letten (Abzweigung des Industriegeleises) nächst dem sogen. Herrenhause der Oesterreichischen Waffenfabrik verlegt.

Die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und die Schienenkartelle.

Ein ähnliches Vorkommniss, wie die durch die Verhandlungen des Preussischen Landtages bekannt gewordene Schienenlieferung für die Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg durch eine Englische Firma ist auch bei uns eingetreten. Die Generaldirektion der K. K. Staatsbahnen hat nämlich die Lieferung von Tyres (Radkränzen) ausgeschrieben und sowohl die Oesterreichischen als die Deutschen Fabriken zum Wettbewerb eingeladen. Bei Eröffnung der Offerten ergab sich, dass eine Deutsche Firma trotz des Zolles und der Fracht einen wesentlich geringeren Preis forderte als ein Oesterreichischer Offerent. Die Generaldirektion wollte nichtsdestoweniger das inländische Werk an der Lieferung theilnehmen lassen und richtete an dasselbe die Einladung, die Hälfte des Lieferungsquantums zum Preise der Deutschen Offerte zu übernehmen. Auf dieses Anerbieten erwiderte der Oesterreichische Offerent, dass er bereit wäre, die ganze Lieferung zu dem Preise, welchen die Deutsche Firma begehrte, zu übernehmen, dass er aber eine Theilung der Lieferung ablehnen müsse. Die Generaldirektion der Staatsbahnen hielt es nicht für zulässig, auf dieses Anerbieten einzugehen. Nachdem man das Deutsche Werk zum Wettbewerb eingeladen hatte, erschien es angesichts des thatsächlich erzielten Preiserfolges, sowie auch im Hinblick auf die Zukunft weder für loyal noch für zweckmässig, die ausländische Firma vollständig abzuweisen, und die Generaldirektion verharrte daher bei dem Entschlusse, die Lieferung zu theilen oder, falls die Oesterreichische Fabrik dies abweisen sollte, die Bestellung ganz an das Ausland zu vergeben. Das Ergebniss der neuen Verhandlungen war die Theilung der Lieferung, da der Oesterreichische Offerent es schliesslich vorzog, die Hälfte der Lieferung zu übernehmen, statt gar nichts davon zu erhalten. Der Fall zeigt, dass man auch in Oesterreich für die Dauer nicht gesonnen ist, sich den Forderungen der durch Zoll und Kartelle genügend geschützten Produzenten willenlos zu unterwerfen.

Telephonische Bestellung von Wagen.

Die Wiener Handels- und Gewerbekammer hat beschlossen, einer an sie gelangten Anregung entsprechend, sich an die Eisenbahnverwaltungen zu wenden, damit die Einrichtung getroffen werde, dass Eisenbahnwagen bei Verladung von

Quantitäten von 10 000 kg im telephonischen Wege bestellt werden können.

Die Wohlthätigkeitsfonds der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen verfügen über eine nicht unbeträchtliche Zahl von humanitären Fonds für die Altersversorgung und die Unterstützung der Hinterbliebenen verstorbener Eisenbahnbediensteter, welche jedoch den betreffenden statutarischen Bestimmungen gemäss nur jenen Eisenbahnbediensteten und deren Hinterbliebenen zu gute kommen, die eine bestimmte Anzahl von Jahren im Dienste der betreffenden Bahn gestanden und somit also die „Pensionsfähigkeit“ erreicht haben. Nicht unbeträchtlich ist jedoch die Zahl derjenigen, welche vor erreichter Pensionsfähigkeit dienstuntauglich werden oder sterben, für welche vor 15 Jahren der „Fonds zur Unterstützung dienstuntauglich gewordener, nicht pensionsfähiger Eisenbahnbediensteter und deren Wittwen und Waisen“ gegründet wurde. Aus diesem Fonds wurden bisher an 3 114 Hilfsbedürftige Unterstützungen in der Höhe von 60 481 fl. vertheilt. Die stetig wachsende Zahl der Hilfsbedürftigen macht es dem Kuratorium des Fonds zur Pflicht, zur Stärkung desselben alljährlich in einem Appell an den allgemeinen Wohlthätigkeitssinn an die Oeffentlichkeit zu treten, was auch in diesem Jahre durch Veranstaltung einer Wohlthätigkeitsvorstellung geschieht.

Frachtermässigungen für frische Fischwaaren Wien-Triest-Fiume.

Die kommerzielle Direktion der Südbahn gibt bekannt, dass die von ihr im Interesse des Wien-Triester Verkehres seit Dezember 1889 versuchsweise eingeführte Beförderung von frischen Fischwaaren (auch Mollusken und Schaalthiere) ab Triest mit dem Nachtschnellzuge zu dem Tarife von 14 kr. für 1 kg, welche es ermöglichte, dass die bis 6 Uhr abends in Triest aufgegebene Waare schon um 10 Uhr Vormittags nächsten Tages in Wien bezogen und zu Markte gebracht werden konnte, im grossen und ganzen nicht den gewünschten Erfolg hatte. Dies bestimmte die genannte Direktion nunmehr, bei dem lebhaften Bestreben, den Konsum der Produkte der Adria in der Metropole, soweit es von ihr abhängig erscheint, nach Möglichkeit zu heben und immer mehr einzubürgern, eine noch weiter gehende Tarifverbilligung, und zwar auf 8 kr. für 1 kg einschl. der allgemeinen Versicherungsgebühr bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 kg für die Sendung eintreten zu lassen, sowie diese rasche und äusserst billige Beförderung auch auf den Versand ab Fiume auszudehnen.

Strafgerichtliche Verhandlung über eine Entgleisung.

Im September v. J. entgleiste ein Lokalzug auf der Strecke Wien-Kritzendorf in der Weise, dass die Lokomotive und 3 Waggons auf dem ursprünglichen Geleise weiter fuhren, 4 Waggons aus der Verkuppelung gerissen wurden und auf ein Nebengeleise geriethen, wodurch einer der Wagen in die Höhe stieg und ein anderer umgeworfen wurde. 1 Bahnbediensteter und 5 Passagiere erhielten schwere, 1 Bahnbediensteter und 4 Passagiere leichte Verletzungen. Die Untersuchung hatte zur Folge, dass gegen den betreffenden Bahnwächter die Anklage wegen des Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens erhoben wurde. Dieser ist nämlich beschuldigt, das Unglück dadurch herbeigeführt zu haben, dass er dem ihm zur Unterweisung beigegebenen Aushilfswächter verfrüht, nämlich vor Passirung der Stelle durch den Zug, den Auftrag zur Umstellung des betreffenden Weichenwechsels gab und, nachdem diese Instruktion ausgeführt war, den Fehler noch während der Passirung des Zuges gutmachen wollte. Der Angeklagte erklärt sich nichtschuldig und behauptet, die Ursache der Entgleisung habe darin gelegen, dass in den Wechsel, welcher infolge seiner Beschaffenheit nicht vollkommen geschlossen gewesen, vielleicht ein kleiner Stein gerathen sei oder dass der dahinrollende Zug die Weichenstellung erschüttert und aus ihrer normalen Lage gebracht habe. Dem gegenüber versichert jedoch die Bahndirektion, dass weder ein Defekt an den Fahrzeugen noch ein Fehler in der Konstruktion der Apparate den Unfall herbeigeführt habe, sondern ein instruktionswidriges Handhaben des Wechselhebels. Der Gerichtshof sprach den Angeklagten schuldig und verurtheilte ihn zu 3 Monaten strengen Arrests und zur Bezahlung von 100 fl. an einen der Beschädigten. Der Gerichtshof, heisst es in der Begründung, habe nicht verkannt, dass eine Reihe von kleinen Zufällen Ursache eines Bahnunfalles sein könne, und dass nach der Entgleisung Stimmen in der Bahnleitung ein sogenanntes Aufschneiden der Schienen als die vermuthliche Ursache bezeichnet haben. Allein andererseits machten sich auch damals schon Stimmen geltend, welche in einer unrichtigen Stellung des Wechsels den Anlass zu dem Unfalle fanden. Nun sei — selbst abgesehen von der Aussage des Aushilfswächters über den ihm ertheilten Auftrag — von den anwesenden Sicherheitswachleuten und Polizeiorganen erklärt worden, dass durch eine Verstellung des Wechsels in der Weise der Unfall herbeigeführt worden sei, was auch gegenüber dem Betriebsdirektor, welcher ursprünglich eine zufällige Ursache voraussetzte, von den Zeugen ausgesagt wurde. Die an der Unfallsstelle von den verschiedenen Organen angestellte genaueste Prüfung habe die vollste Ordnung konstatirt. Aus dem Gutachten der Sachverständigen gehe hervor, dass die blitzartige Bewegung bei dem Unfalle der Umstellung während der Fahrt zuzuschreiben sei und dass, wenn andere Umstände an der Entgleisung schuld getragen hätten, Spuren an anderen Stellen vorhanden gewesen wären.

Konstituirende Generalversammlung der Zalaer Lokalbahnen am 26. Februar d. J.

Der Vorsitzende brachte den mit der Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft als Konzessionärin der von Csakaturn über Szent-Ivan bis nach Ukk zu führenden Bahnlinie abgeschlossenen Vertrag, sowie den Statutenentwurf zur Verlesung; beides wurde von der Versammlung genehmigt, worauf sich dieselbe als Zalaer Lokalbahn-Aktiengesellschaft für konstituirt erklärte. Das Anlagekapital derselben wurde mit 4 785 200 fl. festgesetzt, welches in 11 574 Stück Stammaktien und in 30 000 Prioritätsaktien je à 100 fl. und auf den Ueberbringer lautend vertheilt wird.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Auslassungen des „Deutschen Reichsanzeigers“ über den Stand der Zollverhandlungen Deutschlands mit unserer Monarchie beschwichtigten nur einigermaassen die Sorge über den günstigen Erfolg derselben; der Getreidezoll bildet den Knotenpunkt der diesfälligen Lage. Ungarn widerstrebt dem Vertragsabschlusse, wenn der Weizen bei der Einfuhr nach Deutschland höher als mit 3,50 *M.* belastet wird. Infolge dessen wichen auch die Ausfuhrbahnen, mit alleiniger Ausnahme der Staatsbahn (247), für welche Kaufaufträge aus Berlin vorlagen; auch die Böhmischen Bahnen konnten, trotzdem Aussig-Teplitz (1560) eine Dividende von 60 fl. und Buschtêhrader lit. B (495) eine solche von 22 fl. für 1890 vertheilen werden, zumeist nur den vorwöchentlichen Kurs behaupten. Graz-Köflach stieg wegen der wahrscheinlichen Dividende von 14 fl. auf 273; ohne bekannte Ursache erhöhten sich Kaschau-Oderberger (179,751) und Lemberg-Czernowitzer (239,20), ebenso stieg internationale Wagenleih-Gesellschaft (105), welche im Vorjahre 14 % ihres Aktienkapitals verdient hat, sowie überhaupt für Wagenbau- und Wagenleih-Aktien gute Stimmung vorherrscht.

Aus Württemberg.

Eisenbahn-Baugesetz.

Aus den eingehenden Begründungen der einzelnen Forderungen des Gesetzentwurfs (vergl. Nr. 21 S. 202 d. Ztg.) führen wir im nachstehenden einiges an:

E i s e n b a h n v o n L a u f f e n a. N. n a c h G ü g l i n g e n. Die Regierung empfiehlt eine schmalspurige Bahnausführung. Die Wahl der Normalspur würde sich dann rechtfertigen lassen, wenn ein starker Güterverkehr zu erwarten wäre, oder wenn der Bahn bei einer etwaigen Fortsetzung nach Bretten ein entsprechender Theil des durchgehenden Güterverkehrs zufallen würde, oder auch, wenn bei der Wahl der Normalspur keine erheblichen Mehrkosten erwachsen würden. Diese Voraussetzungen treffen aber nicht zu. Es wird die Spurweite von 0,75 m vorgeschlagen. Dabei ist gesagt: die 1 m-Spur erfordere einen höheren Bauaufwand, gestatte weniger leicht den Anschluss von Industriegeleisen, erschwere die Inanspruchnahme von Strassen zur Schienenauflage und die Durchführung durch Ortschaften. Gegen die 0,75 m-Spur werde eingewendet, dass bei ihr die Wagenbreite im Interesse der Stabilität entsprechend verringert werden müsse, was dazu führe, die unbequemen und unzweckmässigen Längssitze anzuwenden, dass die Wagen nicht so ruhig laufen als die Wagen der 1 m-Spur und dass das schmälere Geleise namentlich in den Kurven sorgfältiger zu unterhalten sei als das weitere von 1 m. Es sei richtig, dass in Sachsen vielfach Klagen über die älteren schmalen Wagen der 0,75 m-Spur laut geworden, namentlich darüber, dass das Fahren auf Längssitzen ausserordentlich ermüde. Diese Beschwerden haben indessen dazu geführt, dass die Wagen für die 0,75 m weiten Schmalspurbahnen dort neuerdings wieder breiter gebaut und mit Quersitzen versehen werden. Bei den Fortschritten im Bau der Betriebsmittel bestehen daher in dieser Richtung heutzutage keine Schwierigkeiten mehr. Die Stabilität der Wagen mit schmälerer Spur bleibe zwar eine etwas geringere, aber sie sei noch vollständig genügend, auch unterliege es keinem Anstand, die Betriebsmittel für 0,75 m Spurweite mit derselben Tragfähigkeit auszuführen, wie die 1 m-Spur. Es empfehle sich, einen Vorgang mit der schmäleren Spur zu schaffen, welche voraussichtlich künftig den Bau schmalspuriger Bahnen untergeordneter Bedeutung in Württemberg, sofern nicht im einzelnen Fall eigenartige An-

forderungen und besondere Verhältnisse die breitere Spur angezeigt erscheinen lassen, erleichtern werde. Bezüglich der Führung der Trasse ist bemerkt, dass sich die Benutzung der Strasse zur Schienenauflage als unthunlich erwiesen habe. Für die Bahn sind 2 Bahnhöfe Brackenheim und Güglingen und 3 Haltestellen (mit Güterverkehr) Hausen a. d. Zaber, Meimsheim und Frauenzimmern in Aussicht genommen. Die Länge der Bahn beträgt 11,235 km, die stärkste Steigung 1:40 und der kleinste Krümmungshalbmesser 200 m. Nach dem Voranschlag betragen die Baukosten einschliesslich der Kosten für die Grunderwerbung und für Betriebsmittel 793 000 *M.* oder für 1 km rund 70 500 *M.* Die Grunderwerbungskosten im Anschlag von 156 900 *M.* sind von den Verkehrsinteressenten aufzubringen.

Eisenbahn von Marbach über Beilstein nach Heilbronn (Bottwarthalbahn). Es ist auch hier die Anwendung der 0,75 m weiten Spur empfohlen. Die Normalspur wäre begründet, wenn die Verbindungsbahn als solche dem Durchgangsverkehr, wenn auch nur in geringem Maass, zu dienen hätte, oder wenn sich bei schmalspuriger Anlage nur so geringe Kosten ersparen liessen, dass dieselben durch die Verladekosten ausgeglichen würden. Beide Voraussetzungen treffen nicht zu. Die bestehende Bahn Marbach-Bietigheim-Heilbronn hat eine wirkliche Länge von 41,2 km, während die wirkliche Länge der Bottwarthalbahn (Marbach-Heilbronn) als normalspurige Bahn 38,4, also nur 2,8 km weniger beträgt. Die virtuelle Länge der Bottwarthalbahn wäre aber um 21,3 km grösser als diejenige der bestehenden Linie. Eine Benutzung der Strasse für die Bahnanlage wäre nur auf kurzen Strecken möglich. Es ist deshalb eine Bahn mit eigenem Bahnkörper in Aussicht genommen. Die Bahn soll in einem neu anzulegenden Südbahnhof Heilbronn eingeführt werden. Die schwierige Frage, in welcher Weise die Verbindung dieses Südbahnhofs mit dem Hauptbahnhof in Heilbronn herzustellen sei und ob dieselbe auch für den Personenverkehr eingerichtet werden könne, sei noch einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Die Entscheidung bleibe inzwischen noch ausgesetzt. Die Länge der Bahn bis zum Südbahnhof Heilbronn beträgt 34,7 km, bis zum Hauptbahnhof 38,87 km; die stärkste Steigung dagegen 1:60 und der kleinste Krümmungshalbmesser 80 m. An Stationsanlagen sind vorgesehen für die Strecke bis Beilstein die Bahnhöfe Steinheim, Grossbottwar, Beilstein und die Haltestellen Murr, Kleinbottwar, Lichtenberg, Oberstenfeld; für die Fortsetzung die Bahnhöfe Ilsfeld, Thalheim, Sontheim, Heilbronn Südbahnhof, die Haltestelle Auenstein und der Haltepunkt Schotzach.

Die Baukosten betragen für die 14,35 km lange Theilstrecke Marbach-Beilstein 929 000 *M.* oder für 1 km rund 65 000 *M.*, für die 19,31 km lange Theilstrecke Beilstein-Markungsgrenze Heilbronn 970 000 *M.*, oder für 1 km 50 000 *M.*, für die 5,21 km lange Theilstrecke Markung Heilbronn 691 000 *M.* oder für 1 km 133 000 *M.* Die Gesammtbaukosten betragen 2 590 000 *M.* Die hierunter begriffenen Grunderwerbungskosten, welche von den Verkehrsinteressenten aufgebracht werden sollen, betragen 561 000 *M.* Die Regierung schlägt vor, zunächst die Theilstrecke Marbach-Beilstein zu bauen.

Erstellung von Familienwohnungen für die Unterbediensteten der Verkehrsanstalten in Stuttgart. Die Begründung besagt: Durch die nach dem Gesetz vom Jahr 1869 in Stuttgart erbauten 200 Familienwohnungen für Bedienstete der Verkehrsanstalten sei eine überaus wohlthätige Einrichtung geschaffen worden, die von den Bediensteten in ihrem vollen Werthe gewürdigt werde. Mit dem fortschreitenden Wachsen des Verkehrs und der dadurch bedingten Vermehrung des Personals könne die Nachfrage nach diesen Wohnungen weit nicht in dem Umfang, wie es zu wünschen wäre, befriedigt werden. Während im Jahr 1868 bei den verschiedenen Zweigen der Verkehrsanstalten 470 Diener mit einem Gehalt von höchstens 600 fl. vorhanden waren, sind dermalen 755 Unterbedienstete etatsmässig in Stuttgart angestellt, wovon nur 208 in staatlichen Gebäuden untergebracht werden können. Die Missstände, welche in den grösseren Städten die Wohnungsverhältnisse für die unteren Klassen der Bevölkerung mit sich bringen, seien allgemein anerkannt. Das Bedürfniss einer Verbesserung der in dieser Beziehung bestehenden Verhältnisse sei in der letzten Zeit auch für Stuttgart festgestellt worden und es habe sich, was die Arbeiter betreffe, ein Privatverein jene Verbesserung zur Aufgabe gesetzt. Nach den angestellten Erhebungen sei auch die Errichtung weiterer staatlicher Familienwohnungen für die Unterbediensteten der Verkehrsanstalten in Stuttgart ein nicht mehr zurückzuweisendes Bedürfniss geworden. Es sei sowohl der Mangel an passenden und geeignet gelegenen Wohnungen überhaupt, als auch das Missverhältniss, in welchem der für den Miethzins zu verwendende Einkommenstheil zu dem Gesammteinkommen stehe, welche auf thunlichst baldige Erbauung weiterer Wohnungen hinweisen. Kleinere Wohnungen, wie sie für die Unterbediensteten in Betracht kommen, seien in Stuttgart nur schwer erhältlich und ihr Preis sei deshalb ein unverhältnissmässig hoher. Die verfügbaren Wohnungen seien meist in der inneren Stadt, in weniger gesunden Stadtgegenden, oder in sehr entfernten äusseren Stadttheilen gelegen. Die meisten Neubauten in Stuttgart seien nicht auf Miether aus den Kreisen der Unterbediensteten berechnet. Diese Verhältnisse werden für die Bediensteten der Verkehrsanstalten besonders fühlbar, weil dieselben infolge ihrer beruflichen Thätigkeit, die vielfach einen sehr frühen Dienstantritt und Abends einen sehr späten Austritt aus dem Dienst nothwendig mache, ohne Nachtheil nicht zu weit von dem Bahnhof oder der Post entfernt Wohnung nehmen können. Wie sehr gerade in Stuttgart die Bediensteten unter den bezeichneten Verhältnissen leiden, zeigen die zahlreich einlaufenden Gesuche um Versetzung von Stuttgart weg, durch welche die Erhaltung eines ständigen tüchtigen Personals schwierig gemacht werde. In Privathäusern werde bezahlt von den Eisenbahnunterbediensteten für eine Wohnung von 3 Zimmern durchschnittlich 400 *M.*, für eine Wohnung von 2 Zimmern durchschnittlich 300 *M.*, während für die bereits bestehenden staatlichen Wohnungen nur 220 bezw. 156 *M.* zu bezahlen sind.

Um eine Grundlage für die Bemessung des zu befriedigenden Bedürfnisses zu gewinnen, sind Erhebungen angestellt worden, wobei sich ergab, dass etwa 460 Wohnungen zu erstellen wären. Nach der summarischen Kostenberechnung würde die Erstellung von etwa 470 Wohnungen auf einem zusammenhängenden Areal ungefähr 4 400 000 *M.* kosten, worunter für die Grunderwerbung rund 740 000 *M.* begriffen sind. Für das Anlagekapital würde bei mässig gehaltenen Miethpreisen eine Verzinsung von etwa 2⅓ % in Aussicht genommen werden können, die mit der Zeit sich wohl erhöhen dürfte. Die Frage, in welchem Umfang gebaut werden solle, unterliege noch der näheren Prüfung, so viel werde aber als feststehend angenommen werden dürfen, dass mit dem Bau so vieler Wohnungen nur allmählich vorzugehen wäre. Es sei beabsichtigt, ein eingehendes Programm auszuarbeiten, welches als Grundlage für die Projektbearbeitung zu dienen hätte. Für letztere würde eine öffentliche Konkurrenz eingeleitet. Die Erledigung dieser Aufgaben werde geraume Zeit in Anspruch nehmen, dringlich erscheine aber die Erwerbung des für die Verwirklichung des Projekts erforderlichen Areals. Bei der stetigen Ausdehnung der Stadt und ihrer Lage werden die geeigneten Bauplätze von Jahr zu Jahr seltener und theurer. Es sei daher, wenn überhaupt der Plan, weitere Wohnungen für Unterbedienstete der Verkehrsanstalten in Stuttgart seitens des Staates zu errichten, ausgeführt werden solle, dringend geboten, mit der Grunderwerbung rasch vorzugehen. Zunächst werden für die Grunderwerbung und die Projektbearbeitung 800 000 *M.* verlangt.

Vermehrung der Fahrbetriebsmittel. Verglichen mit dem Jahre 1888/89 habe die Zahl der täglich gefahrenen Züge zugenommen im Sommerdienst 1890 um 13%, im Winterdienst 1890/91 um 20%. Mit Sicherheit sei anzunehmen, dass der Zugverkehr auf dem jetzigen Stand nicht stehen bleiben werde, der Lokalverkehr wie der Verkehr auf grössere Entfernungen erheischen weitere Züge, die Arbeiterzüge seien zu vermehren, die Einrichtung reiner Personenzüge an Stelle von streckenweise für Personenbeförderung mitbenutzten Güterzügen müsse weiter ausgedehnt werden. Auch die Güterzüge werden auf verschiedenen Linien behufs Beschleunigung des Wagenumlaufs vermehrt werden müssen. Dazu komme als wesentlicher Grund für eine Vermehrung der Betriebsmittel der Umstand, dass die Anlässe zur Bewältigung eines ausserordentlichen Verkehrs und die Inanspruchnahme der Eisenbahnen für Militärtransporte stets zunehmen. In diesen Fällen habe die Eisenbahnverwaltung mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt, um das Transportmaterial stellen zu können. Es erscheine hiernach geboten, der Steigerung des Verkehrs seit 1888/89 folgend, eine weitere Vermehrung der Fahrbetriebsmittel in der Finanzperiode 1891/93 eintreten zu lassen.

Die Zahl der Lokomotiven hat am 31. März 1890 — 346 betragen, wenn die bereits bewilligten Neuanschaffungen ausgeführt sind, wird dieselbe auf 415 steigen. Dieselben haben in den letzten Jahren eine aussergewöhnlich hohe Durchschnittsleistung gehabt, bei welcher der Umstand mitwirkte, dass zeitweise 20—25 Lokomotiven infolge Lokomotivmangels mit doppeltem Personal besetzt waren. Es erscheine die Neuanschaffung von 30 Lokomotiven geboten. Hierdurch werde sich die Zahl der Lokomotiven auf 445 steigern, so dass bei Annahme einer Gesammtjahresleistung von 13,5 Millionen Lokomotivkilometern durchschnittlich rund 30 300 km auf eine Lokomotive entfallen werden, eine Leistung, die den normalen Verhältnissen annähernd gleichkomme.

Die Gesammtzahl der Personenwagen hat am 31. März 1890 839 betragen, mit den bereits genehmigten Neubeschaffungen wird sie sich bis zum Frühjahr 1892 auf 984 belaufen. Diese Zahl sei bei der stetigen Zunahme des Personenverkehrs

nicht ausreichend. Gegenüber der Frequenz von 1888/89 hat im Jahre 1890 eine Vermehrung der Zahl der beförderten Personen um etwa 12% stattgefunden. Eine Verminderung des Bedarfs an weiteren Personenwagen durch bessere Ausnützung derselben ist nach den in den letzten Jahren gemachten Erfahrungen nicht zu erhoffen. Es wird die Beschaffung von weiteren 200 Personenwagen beantragt und die Beschaffung von 40 Gepäckwagen als dringendes Bedürfniss bezeichnet.

Die Zahl der Güterwagen betrug am Schluss des Jahres 1889/90 5 227, zu denen noch 392 Leihwagen im Gebrauch waren. Von den in den letzten Jahren bewilligten Mitteln wurden weitere 756 Güterwagen in Bestellung gegeben, so dass bis Ende 1891 der Verwaltung 5 983 eigene Güterwagen zur Verfügung stehen werden. Diese Zahl genügt für Zeiten mit stärkerem Verkehr noch nicht. Es habe sich zwar, wie in den letzten Jahren, die Ausnützung des Güterwagenparks auch im Jahre 1889/90 intensiver gestaltet, sofern gegenüber dem Vorjahr der von einer Güterwagenachse zurückgelegte Weg um 1,9 % und die durchschnittliche Nettolast für beladene Güterwagen um 6,3 % sich gehoben habe. Dagegen habe das Verhältniss der von Württembergischen Wagen auf fremden Bahnen und der von fremden Wagen auf der Württembergischen Bahn zurückgelegten Achskilometer mehr als je zu Ungunsten der Württembergischen Wagen sich verschoben. Die Vermehrung des Güterwagenparks um weitere 400 Stück erscheine daher geboten. Von einer noch weitergehenden Vermehrung in der Finanzperiode 1891/93 werde mit Rücksicht darauf Umgang genommen, dass der Mehrbedarf voraussichtlich seine Ausgleichung finden werde durch Erhöhung der Tragfähigkeit der Wagen und zwar bei den bedeckten Güterwagen auf 12,5 t, bei den offenen Güterwagen auf 15 t. Diese Tragfähigkeit soll allmählich auch einem Theil der älteren Wagen gegeben werden.

Aus Frankreich.

Konzessionsertheilungen im Departement Oise.

Der Generalrath des Oise-Departements hat Herrn Lambert vorbehaltlich der Gemeinnützigkeitserklärung die Konzession für die beiden schmalspurigen Lokalbahnen: 1. von Milly (Station der Linie Beauvais-le Tréport) nach Formeria (Station der Linie Amiens-Rouen), 31,5 km; 2. von Noyon (Station der Linie Creil-Saint-Quentin) einerseits nach Lassigny, andererseits nach Guiscard (28 km) ertheilt. Das Anlagekapital darf einschliesslich eines kilometrischen Aufwandes von 9 500 Frcs. für Fahrbetriebsmittel 65 000 Frcs. für das Kilometer nicht überschreiten und geniesst bis zur Höhe der von der Nordbahn dem Konzessionsinhaber vorgeschossenen 45 000 Frcs. für das Kilometer eine Zinsengewähr von 4,4 %. Die kilometrische Betriebskostenvergütung ist auf 1 400 Frcs. nebst der Hälfte der Roheinnahmen festgesetzt.

Die Brücke über den Kanal zwischen Frankreich und England.

Obgleich sich der vom Minister der öffentlichen Arbeiten eingesetzte Ausschuss gegen den von Schneider und Hersent ausgearbeiteten Entwurf für eine Brücke über den Kanal zwischen Frankreich und England ausgesprochen, hat sich die Gesellschaft für die Vorarbeiten und den Bau einer Brücke über den Kanal (Société d'études et de construction d'un pont sur la Manche) nicht abhalten lassen, ihrer vor einem Jahre an die Mitglieder der beiden Kammern vertheilten Denkschrift eine zweite ergänzende Denkschrift nachfolgen zu lassen. Die letztere enthält: 1. den durch Karten erläuterten Bericht über die durch den hydrographischen Marineingenieur J. Renaud ausgeführte hydrographische und geologische Erforschung des Pas de Calais; 2. den von dem Bergwerksingenieur Duchanoy erstatteten Bericht über die Bodenbildung der Meerenge; 3. Betrachtungen über die Kanalbrücke aus dem Gesichtspunkte der Schifffahrt im Pas de Calais, und 4. Bemerkungen über die wirthschaftliche und finanzielle Frage.

Die Anstellungsgrundsätze für die Betriebsbeamten der Nordbahn.

Auf Antrag des Betriebs-Oberingenieurs Sartiaux hat der Direktionsausschuss der Nordbahn in seiner Sitzung vom 6. Februar d. J. folgende Grundsätze für die Anstellung der Betriebsbeamten aufgestellt:

Anstellungsfähig sind die Inhaber folgender Stellen: Stationsvorsteher 1. und 2. Klasse, Stationsvorsteher-Stellvertreter, Stationsassistenten, Haltestellenvorsteher, Stationskassenkassirer, Vorsteher, Assistenten und Einnehmer der Eilgutstellen, Vorsteher, Assistenten, Kassirer und Einnehmer der Güterexpeditionen, Personengeld-Einnehmer, Vorsteher von vereinigten Eil- und Frachtgutstellen, Rangirmeister, Bodenmeister, Lademeister, Wiegemeister, Hilfsrangirmeister, Hilfslademeister, Rottenführer, Weichensteller, Bahnhofswächter, Bahnwärter, Signalwärter, Weichenwärter und selbst Rottenarbeiter 1. Klasse, also sämmtliche Bedienstete des inneren und äusseren Stationsdienstes mit Ausnahme der Rottenarbeiter 2. Klasse.

Die Anwärter zu diesen Stellen müssen folgende Bedingungen erfüllen: 1. Sie müssen ihrer militärischen Dienstpflicht genügt haben; sie dürfen das 35. Lebensjahr nicht überschritten haben (für Unteroffiziere, die zweimal hintereinander kapitulirt haben, ist die Altersgrenze auf 37 Jahre hinaufgerückt), und 3. sie müssen eine Probedienstzeit von wenigstens einem Jahre zurückgelegt haben. Wenn ein in den obenbezeichneten Stellen beschäftigter Bediensteter nach fünfjähriger Probezeit nicht für geeignet zur Anstellung befunden wird, so wird er entlassen oder kann nur als Rottenarbeiter 2. Klasse weiter beschäftigt werden. Die zur Anstellung geeignet erachteten Bediensteten werden, sofern Stellen frei sind, innerhalb 5 Jahren angestellt.

Die Bestimmungen gelten für die nach dem 1. Januar 1891 eingetretenen Bediensteten; bezüglich der schon vor dem 1. Januar d. J. im Dienst befindlichen Beamten wird nach Einsicht der Personalakten besondere Bestimmung getroffen werden.

Todtenschau.

Armand Béhic, ehemaliger Minister der öffentlichen Arbeiten, Präsident der Verwaltungsräthe mehrerer Gesellschaften und Inhaber des Grosskreuzes der Ehrenlegion, ist am 2. März im Alter von 82 Jahren gestorben. Am 15. Januar 1809 zu Paris geboren, wurde Béhic im Jahre 1853 Generalinspektor und später Präsident der Kaiserlichen Packetfahrt-Gesellschaft (compagnie des messageries impériales). Im Jahre 1863 wurde er an Stelle von Rouher zum Minister für Ackerbau, Handel und öffentliche Arbeiten ernannt; unter seiner Amtsführung ist im Jahre 1865 das erste Französische Lokalbahngesetz zustande gekommen.

Aus Russland.

Eisenbahnstatistik der Personen- und Güterbewegung.

In Ergänzung der zeitweiligen Angabe, betreffend Zusammenstellung, Publikation usw. der Tarifstatistik über die Beförderung von Personen und Gütern hat der Finanzminister die folgenden Aenderungen eintreten zu lassen verfügt, und zwar sollen

a) in Zukunft nur diejenigen Stationen als Empfangsstationen für den betreffenden Transportartikel aufgeführt werden, welche mindestens 1 500 Pud empfangen haben;
b) als Empfangsbahnen werden nur diejenigen aufzuführen sein, welche von einem Artikel mindestens 50 000 Pud empfingen und ebenso sollen als Versandstationen nur diejenigen genannt werden, von welchen nicht weniger als eben dieses Quantum abgesandt worden ist;
c) alle übrigen Stationen werden in einer Rubrik zusammengefasst.

Durch diese Bestimmung soll der Umfang bei der Drucklegung der Statistik eingeschränkt werden, die gegenwärtig infolge dessen, dass jede Versand- bezw. Empfangsstation, auch wenn nur ein ganz geringes Quantum zur Beförderung gelangt war, aufgeführt werden musste. Abgesehen aber von diesem Grunde wird noch namentlich eine sehr viel bessere Uebersicht erreicht werden, die gegenwärtig kaum zu erlangen war.

Berichterstattung über Eisenbahnunfälle.

Behufs Herbeiführung einer einheitlichen Form in der Berichterstattung über im Betriebe der Bahnen stattgehabte Unglücksfälle und besondere Ereignisse hat der Minister der Verkehrsanstalten ein ausführliches Reglement erlassen (vom 17. Januar 1891), durch das die einzelnen Fälle, in denen Bericht zu erstatten ist, an welche Autorität dieselben zu richten und welche einzelne Fragen in denselben zu beantworten sind, wann diese Berichterstattung telegraphisch oder brieflich zu erfolgen habe usw. aufgezählt werden. Dadurch wird voraussichtlich der Unfallstatistik kein unwesentlicher Dienst geleistet werden.

Vorschriften für Materiallieferungen.

Eine Cirkularvorschrift des Ministers der Verkehrsanstalten vom 8. Februar d. J. schreibt denjenigen Eisenbahnverwaltungen, welche unter Staatskontrole stehen, vor, dass bei der Vergebung aller submissionsweise auszuschreibenden Materiallieferungen, wie auch bei der Ausloosung von Aktien und Obligationen ein Mitglied der Reichskontrole mit Stimmberechtigung den vorbezeichneten Akten beizuwohnen hat.

Moskau-Brester Eisenbahn.

Die Direktion der Moskau-Brester Bahn bringt zur allgemeinen Kenntniss, dass am 20. Februar d. J. die Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe der Moskau-Brester Bahn und dem Gebäude der Französischen Ausstellung für den Betrieb eröffnet worden ist.

Kursk-Kiewer Eisenbahngesellschaft

In Moskau wurde dieser Tage die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft abgehalten, welche das Budget der Einnahmen und Ausgaben der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 1891 genehmigte. Der Erlös aus dem Verkehr wird auf 5 453 900 R. veranschlagt, diverse Eingänge auf 36 100 R., der Ertrag verschiedener Unternehmungen auf 10 000 R., der Gesammteingang auf 5 500 000 R., die gegenüberstehenden Ausgaben belaufen sich dem Voranschlag nach auf 2 541 357.49 R. so dass der Reineingang auf 2 958 642 R. bemessen wird.

Die von der Verwaltung unternommenen Schritte behufs Legung einer Bahnlinie und Erbauung von Hafenanlagen am rechten Ufer des Dnjepr wurden von der Verwaltung gutgeheissen und ausser den hierzu bereits früher gemachten Anweisungen ergänzungsweise noch neue Kredite bewilligt.

Riga-Dünaburger Eisenbahn: Generalversammlung.

Am 4. März d. J. hielt die Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft die 66. ordentliche Generalversammlung ab. Der Versammlung lag der Rechenschaftsbericht für 1890 vor, welcher von derselben bestätigt wurde. Dem Berichte entnehmen wir folgende allgemeine Daten. Auf den von der Gesellschaft verwalteten Bahnen, nämlich der Stammbahn Riga-Dünaburg, der Zweigbahn nach Mühlgraben und der der Staatsregierung gehörenden Riga-Bolderaa Bahn wurden befördert:

1890 52 794 680, 1889 51 607 386, 1888 62 644 690 Pud Güter und
1890 751 351, 1889 759 654, 1888 735 836 Personen.

Aus diesem Verkehre wurden vereinnahmt:

1890 2 760 471 R., 1889 2 692 745 R., 1888 3 095 066 R.,

dagegen betrugen die Betriebsausgaben:

1890 2 258 141 R., 1889 2 254 627 R., 1888 2 175 402 R.,

so dass eine reine Betriebseinnahme, welche zur Bezahlung der Aktienzinsen und Tilgung verwandt werden konnte verblieb von:

1890 495 060 R. 1889 438 118 R. 1888 917 269 R.

Da diese Restsummen nicht genügten, um die garantirten Aktienzinsen und Tilgung zu bezahlen, so musste die Staatsregierung einen Garantiezuschuss leisten von:

1890 129 799 R. 1889 265 421 R.

Nur das Jahr 1888 mit seinen grösseren Einnahmen ermöglichte ausser der vollen Bezahlung der Aktienzinsen und Tilgung auch noch die Vertheilung einer geringfügigen Extradividende (19 Kop. für die Aktie).

Eisenbahnprojekte.

Zur Zeit beschäftigen sich die Zeitungen viel mit Bahnen, deren Bau für die allernächste Zeit in Aussicht stehen soll. Wir geben diese Mittheilung zwar hier wieder und behalten uns vor, sobald bestimmteres über den Bau der einzelnen Linien bekannt wird, auf die einzelnen Projekte zurückzukommen. So soll das Kriegsministerium die Terrainstudien für eine Reihe neuer strategischer und ökonomischer Bahnen beendet haben, welche Grodno, Grajewo, Nowogrudok, Minsk, Ostrowez und Rowno zu Ausgangspunkten haben. Zum Bau mehrerer dieser Linien soll im Laufe dieses Jahres geschritten werden.

Ferner sollen im Ministerkomitee die nachfolgenden Projekte zur Berathung vorliegen und zwar über den Bau der Bahnen: Brjänsk-Moskau, Achtyrka-Kiew, Murom-Koslow über Morschansk, Shitomir-Berditschew. — Wie man sieht, fängt der so lange daniedergelegene Eisenbahnbau wieder an sich zu regen. Wenn auch für die Mehrzahl der Bahnen strategische Erwägungen maassgebend sind, so wird doch auch dem Lande durch die neuen Wege ein Vortheil zugewandt. Es bleibt aber bei alledem bestehen, dass Russland unbegreiflich wenig für den Ausbau seines Eisenbahnnetzes thut, trotzdem dass vielleicht kein Produktionsgebiet Europas gerade so dringend als Russland die Anlage von Bahnen niederer Ordnung zur besseren Exploitirung seiner so grossen natürlichen Reichthümer bedarf. Ob Sparsamkeit an diesem Punkte den Reichsfinanzen für die Dauer gute Dienste thun kann?

Aus Südamerika.

Uruguay.

Nach einer vom Generalinspektor Lanza im Jahre 1889 veröffentlichten Karte, waren damals in Uruguay 756,5 km Eisenbahnen im Betriebe, 801 km im Bau und 2 130 km in Bauvorbereitung. Seitdem ist trotz der eingetretenen Handelsstockungen der Eisenbahnbau keineswegs eingestellt worden; denn im Jahre 1890 sind 677 km Neubaulinien dem Betriebe übergeben worden, und zwar entfallen hiervon 449 km auf die Midlandbahn (Merinos-Salto), 90 km auf die Nordwestbahn (San Eugenio-Zweigbahn), 73 km auf die Central-Uruguay-Eisenbahn (San Ramon-Zweigbahn) und 65 km auf die Eisenbahn vom Rio Negro nach Achar.

Brasilien.

Die neuerdings in Brasilien gebildete Companhia Geral de Estrado de Ferro do Brazil hat in ihren Händen folgende Bahnen vereinigt: 1. Leopoldina, 2. Juiz de Fora-Piau, 3. Rio and Northern, 4. Grao-Para, 5. Araruama-Carangola, 6. Macahe-Campos, 7. San Fideles, 8. do Frade, 9. Viação Central do Macahe, 10. Ramal 'Fureada-Cantagallo, 11. Engenho' Central Rio Branco und 12. Pedro II. Ausserdem besitzt die Gesellschaft 40 Kaffeepflanzungen mit einer Ausdehnung von fast 45 Geviertkilometern, hat umfangreiche Ländereien zur Besiedelung durch Einwanderer erhalten und die Konzessionen der Benevente-Minas nnd der Pernambuco-Bahn erworben. Im Betriebe befinden sich von den Linien der Gesellschaft 2 300 km, im Bau 800 km, während ihr noch fernere 3 400 km, in den Staaten Minas Geraës und Espirito Santo, konzessionirt sind.

An Betriebseinnahmen erzielte die Gesellschaft im ersten Halbjahr 1890 7 195 067 Milreis, von denen 3 861 277 Mlr. als Reinertrag verblieben. Das Aktienkapital der Gesellschaft, auf das bis jetzt 20 % eingezahlt sind, beträgt 200 000 000 Mlr., ausserdem sind folgende Anleihen von ihr als Selbstschuldnerin übernommen worden: 1. 466 800 £ der Leopoldinabahn (6 % Zinsen, $1^1/_8$ % Tilgung), 2. 321 920 £ der Leopoldinabahn (6 % Zinsen und 1 % Tilgung), 3. 600 000 £ der Leopoldinabahn (5 % Zinsen), 4. 1 908 800 £ der Leopoldinabahn (5 % Zinsen, 1 % Tilgung), 5. 1 500 000 £ der Leopoldinabahn (5 % Zinsen, 1 % Tilgung). 6. 250 000 £ der Rio and Northern Bahn (6 % Zinsen), 7. 1 350 000 £ der Grao Parabahn (5 % Zinsen), 8. 792 000 £ der Macahe and Camposbahn (5 % Zinsen, 1 % Tilgung), 9. 500 000 £ der Macahe and Camposbahn (5 % Zinsen, 1 % Tilgung) und 10. 336 000 £ der Campos and Carangolabahn ($5^1/_2$ % Zinsen, 1 % Tilgung).

Peru.

Nach einem anfangs Februar d. J. den Antheilhabern der Peruvian Railways and Development Corporation (ehemaligen Staatsgläubigern von Peru, vergl. Nr. 27 Jahrg. 1890 d. Ztg.) zugegangenen Berichte ist die Lage der Eisenbahnen in Peru zur Zeit folgende:

1. Die Centralbahn umfasst a) die Hauptlinie vom Hafen Callao über die Hauptstadt Lima nach Chicla. und b) die Zweiglinie von Lima nach Ancon. Gemäss dem Vertrage, betreffend die Regelung der Peruvianischen Schuld, ist diese Bahn am 1. Juli 1890 einer Tochtergesellschaft (The Central Railway of Peru) übertragen worden, die sich zur Zahlung einer jährlichen Rente von 50 000 £ an die obengenannte Körperschaft verpflichtet hat; die Erfüllung dieser Verpflichtung wird durch den Unternehmer bis zu dem Zeitpunkte, wo diese Linie Oroya erreicht, gewährleistet. Der Körperschaft wird übrigens noch ein gut Theil des diese Rente etwa übersteigenden Gewinnes zufallen, da sie zwei Drittel der Antheilscheine dieser Tochtergesellschaft in Händen hat Vertragsmässig soll die Hauptlinie der Centralbahn von Chicla wenigstens bis Oroya verlängert werden; es werden indessen Erwägungen angestellt, sie bis Cerro de Pasco, den Mittelpunkt des gleichnamigen Bergwerksbezirks, fortzusetzen. Die vor 2 Jahren durch die Gewalt eines Wirbelwindes zerstörte Verrugas-Thalbrücke auf der Hauptlinie ist vollständig wiederhergestellt und am 5. Januar 1891 zum zweiten Male feierlichst dem Betriebe übergeben worden; der so lange unterbrochene Verkehr ist also wieder aufgenommen und wird während einiger Monate ausserordentlich lebhaft sein, weil sich infolge der Verkehrsunterbrechung viele Waaren angehäuft haben. Die Bauarbeiten zwischen Chicla und Oroya (eine Entfernung von 50 Meilen) nehmen schnellen Fortgang und die Strecke Chicla-Casapalca wird im Mai 1891 dem Verkehre übergeben werden; der Unternehmer hofft vor Ende 1891 die Stadt Yauli (30 Meilen von Chicla) zu erreichen und im Herbst 1892 den Bau beendigen zu können. Das Näherrücken der Eisenbahn lässt in dem Bergwerksbezirk Yauli die Thätigkeit bereits wieder erwachen. Die auf den bestehenden Linien auszuführenden Ausbesserungen sind fast vollendet; zur Beseitigung der kostspieligen Umladung zwischen der Haupt- und Zweiglinie wird in Lima eine Brücke hergestellt. Die auf dieser und den übrigen Linien angestellten Versuche, die Kohle durch Petroleum als Heizstoff zu ersetzen, haben so entscheidende Erfolge gezeitigt, dass mit der London and Pacific Petroleum Company, deren Werke in Nordperu liegen, sofort ein Vertrag wegen Lieferung dieses Heizstoffes, der eine Ersparniss von mehr als 40 % ermöglicht, abgeschlossen ist.

2. Die Südbahn ist am 1. Januar 1891 der Southern Railway of Peru Company, von deren Antheilscheinen die Körperschaft vier Fünftel besitzt, gegen eine jährlich zu bezahlende Rente von 50 000 £ übertragen worden. Die Südbahn führt von dem Ozeanhafen Mollendo über Arequipa nach dem Hafen Puno des Titicacasees, der den Verkehr mit dem Nordwesten von Bolivia vermittelt; eine Zweigbahn, welche von der Hauptlinie in Juliaca abgeht, führt nach Santa Rosa und soll vertragsmässig in der Richtung auf Cuzco bis Sicuani verlängert werden. Die Arbeiten daran haben bereits be-

gonnen; ebenso sind Geleise und Betriebsmittel der bestehenden Bahn bedeutend verbessert worden. Der Verkehr hat solchen Aufschwung erfahren, dass sich vom 1. Juli bis 31. Oktober 1890 ein Reinertrag von 112762 Soles = 17850 £ ergab.

3. Die Trujillobahn ist an die Trujillo Railway Company, limited, von deren Antheilscheinen der Körperschaft vier Fünftel verbleiben, übergegangen. Die Ausbesserungen gehen vor sich und man stellt überdies kleine Zweigbahnen zur Bedienung der Zuckerrohrpflanzungen her; auch beabsichtigt man eine Verbindung dieser mit der Pacasmayobahn. Der Reinertrag vom 1. Juli bis 30. November 1890 belief sich auf 40968 Soles = 6500 £. Den Betrieb des Einschiffungsplatzes von Salaverry hat die Körperschaft auf 10 Jahre übernommen.

4. Die Pacasmayobahn ist der Pacasmayo and Guadalupe Railway Company, limited, deren Aktienkapital fast ganz der Körperschaft gehört, überwiesen. Der Betrieb dieser Bahn ist noch nicht vollständig eingerichtet und auch die Fragen, betreffend ihre Verlängerung, harren noch der Lösung. Der Reinertrag vom 1. Juli bis 30. November 1890 betrug 14709 Soles = 2300 £. Die Landungsbrücke von Pacasmayo ist auf 6 Jahre erworben.

5. Die Eisenbahn Payta-Piura in Nordperu wurde s. Zt. seitens der Regierung von Peru, deren Rechte an die Körperschaft übergegangen sind, an Herrn Blume verpachtet. Der Pachtvertrag läuft noch 16 Jahre; die Pacht beträgt bis 1895 2½ % und später 5 % der Roheinnahmen. Ausserdem hat aber der Pächter, sobald die jährlichen Roheinnahmen 100000 Soles = 15000 £ übersteigen, noch 25 % von diesem Ueberschuss als Pachtzuschlag zu zahlen; da sich die jährlichen Roheinnahmen bereits dem festgesetzten Betrage von 15000 £ nähern, sind mit dem Betriebspächter Verhandlungen wegen Uebertragung der Linie an eine Gesellschaft angeknüpft worden.

6. Die Eisenbahn Pisco-Yca ist noch auf 19 Jahre an Herrn Shreitmüller gegen eine jährliche Rente von 20 % (bis 1894) bezw. 25 % der Roheinnahme verpachtet; die Körperschaft rechnet auf eine jährliche Pacht von etwa 3000 £.

7. Die Chimbotebahn ist gegenwärtig 32 Meilen lang; die Körperschaft erwartet einen Bericht ihrer Ingenieure, bevor sie zu deren Verlängerung schreitet.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Am 1. April d. J. wird die Wasserumschlagsstelle zu Pöpelwitz für den Gesammtverkehr (für Kohlen und sonstige Güter) wieder eröffnet, was wir mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 16. März d. J. zur Kenntniss bringen.
Breslau, den 24. März 1891. (592)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Infolge Hochwasser war der Gesammtverkehr auf der diesseitigen Lokalbahn Chotzen-Leitomischl vom 6. bis incl. 12. März; auf der diesseitigen Strecke Bizenz Stadt-Wessely a/M. vom 12. bis inkl. 20. März l. J. eingestellt.
Wien, am 23. März 1891. (593)

3. Güterverkehr.

Mit dem 1. April d. J. treten im Nachbarverkehr zwischen den Stationen des Bezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Bahn für die Beförderung von Wegebaumaterialien ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe und Anwendungsbestimmungen die Verbandsstationen Auskunft ertheilen.
Bromberg, den 20. März 1891. (594)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Güterverkehr für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a. M. Der zum 1. April d. J. zur Ausgabe kommende Nachtrag 12 zum Tarif für den oben bezeichneten Verkehr enthält ausser einigen Berichtigungen, Bestimmungen über die Beförderung von gemünztem Gelde, bezw. über den Lauf der Entladefristen bei zoll- oder steueramtlicher Abfertigung, Ergänzung der Ausnahmetarife, sowie neue Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen und Kies.
Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (595)
Frankfurt a/M., den 20. März 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlen-Verkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. Am 1. April d. J. tritt zum Kohlentarif Nr. 18 vom 10. Januar 1889 der Nachtrag 3 in Kraft.
Derselbe enthält Frachtsätze von den Stationen Quirscheid, Sulzbach und Wemmetsweiler. Das Nähere ist bei den in Frage kommenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch Abdrücke des Nachtrages zu haben sind.
Köln, den 28. März 1891. (596)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Saarkohlenverkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover. Am 1. April d. J. tritt zu dem Kohlentarif Nr. 19 vom 1. Juni 1889 der Nachtrag I in Kraft.
Derselbe enthält Frachtsätze von den Stationen Quirscheid, Sulzbach und Wemmetsweiler. Das Nähere ist bei den in Frage kommenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch Abdrücke des Nachtrages zu haben sind.
Köln, den 28. März 1891. (597)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Deutsch-Nordischer Lloyd. An Stelle des Lokal-Gütertarifs vom 1. Juni 1886 gelangt vom 25. März d. J. ab ein neuer Lokal-Gütertarif zur Einführung, welcher für 0,50 ℳ durch unsere Stationen bezogen werden kann.
Rostock, den 24. März 1891. (598)
Die Direktion.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 1. April d. J. tritt zum Tarife vom 1. September 1890 für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 2 in Kraft.
Derselbe enthält ausser mehreren schon früher veröffentlichten und im Verfügungswege durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes, Verlängerung der Entladefristen für die Dauer der zoll- und steueramtlichen Abfertigung der Güter, Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, neue Entfernungen für die Station Gross-Köris des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, Aenderung bezw. Ergänzung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter, sowie neue Ausnahme-Frachtsätze für Giesserei-Roheisen von den diesseitigen Stationen Ilsenburg und Vienenburg und der Station Blankenburg (Harz) der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen.
Abdrücke des Nachtrages 2 können von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.
Magdeburg, den 23. März 1891. (599)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich-Ungarn, wird am 10. April d. J. das Heft Nr. 2 des Theiles III des Gütertarifes, enthaltend Ausnahmetarife für Getreide usw., Kleie usw. und leere Säcke zwischen Stationen der Ungarischen Bahnen einerseits und der Württembergischen und Badischen Staatsbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Eisenbahn, der Königl. Eisenbahndirektionen Frankfurt a/M. und Köln (linksrh.) und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg andererseits, neu herausgegeben, dessen Frachtsätze fast durchgehends niedriger sind als die seitherigen.
Das gleichnamige Tarifheft vom 1. Oktober 1889 nebst Nachtrag wird hierdurch aufgehoben. Soweit jedoch die seitherigen Frachtsätze erhöht oder nicht durch neue ersetzt werden, bleiben dieselben noch bis zum 25. Mai 1891 in Geltung.
In dem neuen Tarifhefte sind unter einem Theile der Frachtsätze Kursdifferenzen angegeben, um dem Wechsel im Stande der Oesterreichisch-Ungarischen Währung folgen zu können.
Diese Kursdifferenzen bleiben jedoch bis auf weiteres unberücksichtigt.
Das Tarifheft kann bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 1 ℳ 10 ₰ bezw. 55 kr. Oe. W. bezogen werden.
München, den 17. März 1891. (600)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Steinkohlen- etc. Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover etc. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag 7 zu dem vom 10. März 1887 ab gültigen Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. in Ladungen von je 10000 kg in Kraft.
Derselbe enthält Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Elberfeld und Köln (linksrh.), veränderte Frachtsätze für mehrere Stationen des Direktionsbezirks Hannover sowie sonstige Tarifänderungen.
Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu 30 ₰ das Stück zu haben.
Köln, den 22. März 1891. (601)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehre Berlin-Erfurt und Breslau-Erfurt. In die obenbezeichneten Verkehre wird mit sofortiger Gültigkeit die Station Voigtstedt des Direktionsbezirks Erfurt und vom 23. d. Mts. ab die Station Tempelhof an der Bahn Berlin-Halle des Direktionsbezirks Erfurt einbezogen.

Ferner treten Entfernungsänderungen in Kraft, welche, soweit damit Erhöhungen verknüpft sind, vom 10. Mai d. J. ab gelten.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 22. März 1891. (602)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Mit dem 13./25. März d. J. tritt der Moskau-Königsberger Importtarif in Kraft, welcher direkte Tarifsätze für Frachtgüter als Stückgut und in Wagenladungen im Verkehr von Königsberg und Pillau, Stationen der Ostpreussischen Südbahn, über Grajewo nach Russland enthält. Druckstücke sind demnächst käuflich bei unserer Fahrkartenausgabestelle Königsberg Südbahnhof zu haben.
Direktion. (H&V603)

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) wird die Station Dieburg der Hessischen Ludwigsbahn in den Ausnahmetarif Nr. 1 für Lebensmittel in Eilfracht (Verbands-Gütertarif Theil II Hefte Nr. 4 und 11 vom 15. Februar 1887) mit direkten Frachtsätzen einbezogen:

Dieselben sind zu bilden:	Abtheilung a	Abtheilung b	Abtheilung c
	Mark für 100 kg		
durch Abzug von	0,30	0,08	—
„ Zuschlag von	—	—	0,02

von den bezw. an die für Hanau Ostbhf. H. L. B. und Westbhf. bestehenden Sätze.

Ferner sind im Theil II Heft Nr. 4 vom 15. Februar 1887 folgende Aenderungen vorzunehmen:

Seite des Tarifes	Verkehrsbeziehung	Güterklasse	Richtig zu stellen der Betrag auf Mark für 100 kg
28	Hanau Ostbhf. H. L. B. u. Westbhf.-Jenbach	Eilgut	13,03
40	Mainz C. B.-Baden	Stückgut II	8,25
40	Mainz C. B.-Divacca	Stückgut I	11,64

München, am 21. März 1891. (604)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten

Nachtrag II zu Heft 1,
„ III „ „ 2 und
„ II „ „ 3 des Gütertarifs

in Kraft, welche im wesentlichen Entfernungen für die neuaufgenommenen Stationen Elstra, Hartmannsdorf und Klingenberg-Colmnitz der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, Cronenberg, Küllenhahn und Lenhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, Eintracht der Eisern-Siegener Eisenbahn und Amern, Artoff, Bengel, Brüggen, Burgwaldniel, Corschenbroich, Dremmen, Dünn, Heerdt, Heinsberg, Helenabrunn, Holzheim b/Neuss, Iversheim, Kaarst, Kaldenhausen, Münstereifel, Niederheide, Nieder-Heimbach, Nievenheim, Nittel, Randerath, Stotzheim und Trechtingshausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) enthalten.

Die Entfernungen für Kronenberg und Küllenhahn treten erst mit dem Tage der Verkehrseröffnung auf diesen Stationen in Kraft.

Die gegen seither erhöhten Entfernungen für die Verkehrsverbindungen Jocketa-Barmen (Ober-), Muldenhütten-Montenau, Neumark-Satzvey und Waldenburg i. Sachs.-Büttgen, treten erst am 16. Mai 1891 in Kraft.

Abzüge der Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Dresden, am 23. März 1891. (605)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April d J. tritt für die Beförderung von Petroleum und Naphta von Hamburg B. nach Gera S. St. B. und Gera-Pforten bei Frachtzahlung für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief ein Frachtsatz von 2,67 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 24. März 1891. (606)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn - Güterverkehr Breslau-Magdeburg. Am 1. April d. J. tritt für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg (einschl. der Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen), sowie der Halberstadt-Blankenburger, der Neuhaldensleber, der Osterwieck-Wasserlebener und der Stendal-Tangermünder Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft, welcher zum Theil ermässigte, theilweise aber auch erhöhte Frachtsätze enthält.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

a) der Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg vom 1. Juli 1885 nebst Nachträgen, sowie der hierzu gehörige Anhang von demselben Tage nebst Nachträgen;
b) der Berlin-Ostdeutsche Gütertarif vom 1. Januar 1889 nebst Nachträgen, bezüglich der Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Berlin (Potsdamer Bahnhof) einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits.

Ausgenommen hiervon sind jedoch die in den Tarifen etc. zu a und b enthaltenen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für die Station Sosnowice, welche bis auf weiteres noch in Kraft bleiben.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen gegen die bisherigen Frachtsätze eintreten, bleiben die letzteren bis zum 15. Mai d. J. noch in Kraft.

Durch den neuen Tarif werden die in dem oben unter a gedachten Anhange enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Salz von mehreren diesseitigen Stationen nach solchen der Breslau-Warschauer Eisenbahn und zwar:

1. von Aschersleben, Egeln, Halle a/S., Salzgitter, Schönebeck, Schöningen und Stassfurt nach Wilhelmsbrück,
2. von Egeln, Salzgitter und Schöningen nach Gross-Wartenberg

ohne Ersatz aufgehoben. Dieselben bleiben indessen ebenfalls noch bis zum 15. Mai d. J. in Gültigkeit.

Abdrücke des neuen Tarifs können zum Preise von 2,50 ℳ das Stück durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden

Magdeburg, den 24. März 1891. (607)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Güterverkehr. Für die Zeit vom 1. April bis 9. Oktober d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck zur Weiterbeförderung nach St. Petersburg und Reval loco und nach Moskau über St. Petersburg gelangen, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterverwaltungen in Hamburg und Lübeck.

Lübeck, den 23. März 1891. (608)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Militärbahn-Staatsbahn-Verkehr. Am 1. April 1891 tritt der Nachtrag IV zum Gütertarif für den Militärbahn-Staatsbahn-Verkehr in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement und Nebengebührentarif, der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., zum Tarif und den Abfertigungsbefugnissen der Haltestellen und einzelner Stationen und zum Kilometerzeiger.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, woselbst auch der Nachtrag zu haben ist.

Erfurt, den 24. März 1891. (609)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin - Bayerischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. April 1891 ab wird die Station Pösing in den Ausnahmetarif 6 für Steine des Spezialtarifs III aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Erfurt, den 23. März 1891. (610)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Magdeburg. Am 1. April d. J. wird zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Magdeburg vom 1. Januar 1889 der Nachtrag VIII eingeführt.

Er enthält einige Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement sowie der Bestimmungen über Sendungen nach Orten mit mehreren Bahnhöfen; ferner sind in denselben Entfernungen für die Stationen Cronenberg und Küllenhahn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld aufgenommen. Ausserdem enthält der Nachtrag Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Eisen und Stahl für die genannten Stationen, neue Anwendungsbestimmungen und theilweise er-

mässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife für Wegebaumaterialien, für Staubkalk etc. und für Mergel und neben allgemeinen Ergänzungen und Berichtigungen einen neuen Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen.

Soweit durch die Berichtigungen Erhöhungen von Entfernungsangaben eintreten, werden die sich danach ergebenden höheren Frachten erst vom 13. Mai d. J. ab erhoben.

Elberfeld, den 24. März 1891. (611)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks nach den Hochofenstationen dieser Gebiete vom 1. Januar 1888. Am 1. April d. J. erscheint zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag IX, welcher Eisenerz-Frachtsätze von Station Freudenberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld sowie Berichtigungen enthält und bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zu haben ist.

Köln, den 24. März 1891. (612)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahmefrachtsätze für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau von Jannowitz nach Berlin. Am 1. April d. J. treten für den Versand von Pflastersteinen und geschlagenen Steinen zum Strassenbau in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Jannowitz nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. März 1891. (613MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachtrag II zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Bromberg. Am 1. April d. J. erscheint zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Bromberg vom 1. Juli 1890 der Nachtrag II.

Er enthält unter anderem einige Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement und eine Aenderung der Bestimmungen über Sendungen nach Orten mit mehreren Bahnhöfen, ferner Entfernungen für die Stationen Cronenberg, Küllenhahn und Ostönnen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld sowie für Stempuchowo des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg. Ausserdem sind in den Nachtrag für die erstgenannten beiden Stationen Frachtsätze der Ausnahmetarife 3 und 4 für Eisen und Stahl etc. sowie neue, theilweise veränderte Anwendungsbestimmungen und Frachtsätze der Ausnahmetarife für Wegebaumaterialien und für Staubkalk aufgenommen. Schliesslich enthält derselbe noch einige allgemeine Ergänzungen und Berichtigungen.

Soweit durch die Berichtigungen Erhöhungen von Entfernungsangaben eintreten, werden die sich danach ergebenden höheren Frachten erst vom 13. Mai d. J. ab erhoben.

Elberfeld, den 23. März 1891. (614)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Oeltransporte von Marseille nach Innsbruck, Salzburg, Prag und Kralup. Für Transporte von vegetabilischem Oel mit Herkunft von Marseille gelangen mit Gültigkeit vom 25. März l. J. bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1891, folgende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Von Genf transit nach	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	10 000
	Francs für 1 000 kg	
Innsbruck K. K. St. B.	30, 40	29 30
Salzburg K. K. St. B. und Bayerische Staatsb.	41, 70	37, 30
Prag K. F. J. B., Prag Böhm. Westb., Prag (Sandthor, Smichow, Bubna) und Kralup, Buschtěhrader Bahn	54, 10	48, 60

Wien, am 17. März 1891. (615)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. (Einführung eines neuen Lokal-Gütertarifes für die Lokalbahn Laibach-Stein.) Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. gelangt ein neuer Lokal-Gütertarif Theil II auf der Lokalbahn Laibach-Stein zur Einführung.

Hierdurch wird der bisherige Tarif Theil II, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Laibach-Stein, ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes können bei der K. K. Generaldirektion (kommerzielle Abtheilung) in Wien, sowie bei der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Villach, bezogen werden.

Wien, am 14. März 1891. (616)
K. K. Generaldirektion.

---

4. Verdingungen.

Verdingung von Centesimal-Brückenwaagen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 8 Stück Centesimal-Brückenwaagen ohne Geleis-Unterbrechung von 25 000 kg Wiegefähigkeit und 6.5 m Brückenlänge für Vollbahnen mit 134 mm hohen Schienen mit Laufgewichts-Konstruktion einschliesslich Schutzkasten für den Wiegemechanismus nebst Winde beschafft werden. Lieferungsbedingungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Centesimal-Brückenwaagen" zu dem auf Donnerstag, den 16. April 1891, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau Brüderstrasse 36 einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 20. März 1891. (617)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Die Lieferung verschiedener für die Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlicher Materialien und Vorrathsstücke soll vergeben werden und zwar:

1. Federstahl, Federringe, Nieten,
2. Oelhähne, messingene Polsternägel, Schlüssel, rohe, Wandarme, gusseiserne,
3. Werkzeuge,
4. Stellmachergeräthschaften, Stiefelknechte, Uhrenkästchen für Taschenuhren,
5. Selbstöler, Metermaassstäbe, hölzerne, Wasserwaagen, Thermometer,
6. Emaille- und Klempnerwaaren,
7. Seilerwaaren, Cocosdecken,
8. Leinwand, Dochte, Oelkissen, Putzwolle,
9. Filze, Pappe, Feilenhefte,
10. Rohrkörbe, Lederkohle, Klauenkohle.

Lieferungsbedingungen hierzu nebst Blankets können auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der betreffenden Materialien, für welche die Bedingungen gewünscht werden, gegen Einsendung von 40 ₰ für jede der einzelnen Nummern, einschliesslich Rückporto, von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz bezogen werden.

Lieferungsangebote sind bis zum
11. April 1891
an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, am 23. März 1891. (618JC)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt vom Grusonwerk in Magdeburg-Buckau, betr. Stahlfaçonguss, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 26. 1891.

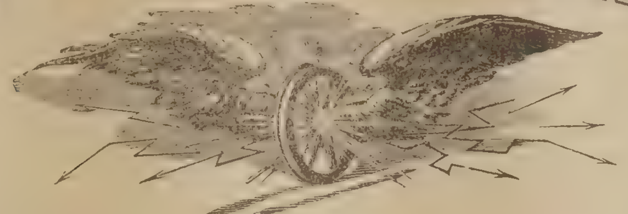
Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 4. April 1891.

Inhalt:

Schnell und billig!

„Schnell und billig" anstatt „langsam und theuer" zu fahren und zu verfrachten, ist gegenwärtig die beliebteste Forderung der Verkehrsreformatoren. Es ist dies aber auch die modern vollberechtige Forderung der öffentlichen Meinung, das natürliche Gebot einer fortschreitenden Verkehrsbewegung, und unsere Eisenbahnen werden deshalb immer mehr als schnelle und billige Träger des Verkehrs von Personen und Gütern zu dienen haben.

Wenn die Mittel und Wege gesucht werden, um den nützlichen oder wirthschaftlichen Effekt einer Eisenbahn zu steigern, so werden alle bezüglichen Versuche, wie weit dieselben auch auseinander laufen mögen, stets auf dem Gebiete des Maschinenwesens wieder zusammentreffen. Denn die Maschinentechnik des Bahnbetriebes ist die Grundlage aller erreichbaren Reformen, so lange auf den Eisenbahnen eine *mechanische Arbeit*, bestehend aus den Faktoren Kraft und Weg, zu verrichten ist, und daher wird auch die maschinenkundige Vervollkommnung, bezw. die thunlichste Verminderung der Transportkosten einer Bahnverbindung allemal maassbestimmend sein für das „Schnell und billig" der Unternehmung.

Es sind in dieser Zeitung in letzter Zeit mehrere Beiträge zur Besserung unseres Verkehrswesens erschienen, so die Aufsätze über „*Die erhöhte Tragfähigkeit der Güterwagen*" und über „*Lokomotiven und Fahrpläne*", welche sämmtlich auf dem praktischen Boden der Betriebs- und Maschinentechnik stehen. Wenn aber die sachbezüglichen Ausführungen nicht immer übereinstimmen, so ist das bei den verschiedenen Gesichtspunkten und Erfahrungen, von denen ausgegangen wird, leicht begreiflich; es ist doch schon als Gewinn zu betrachten, wenn in immer weiteren Kreisen die Möglichkeit einer Besserung zugestanden und vorbereitet wird. Beim Wegsuchen zum eisenbahntechnischen Fortschritt ist es von grosser Wichtigkeit, alles zu wissen und zu prüfen, was anderswo sich bewährt hat, sowie die Verhältnisse hüben und drüben zu vergleichen, und in dieser Hinsicht ist die Nachricht allerseits lebhaft zu begrüssen, dass zwei erfahrene Fachgenossen, Eisenbahndirektor *Büte* in Magdeburg und Eisenbahn-Bau-Inspector v. *Borries**) in Hannover, nach den Vereinigten Staaten von Amerika entsandt sind, um sich über Neuerungen im dortigen Verkehrswesen zu informiren und die Möglichkeit ihrer Uebertragung auf *Deutsche* Verhältnisse zu studiren.

Wie nun das „Schnell und billig" im Lokomotivendienst gemacht werden kann, soll ein Beispiel aus der Praxis der London und North-Westernbahn zeigen. *Francis William Webb*, der weltberühmte Lokomotiveningenieur dieser Bahn, lässt jetzt seine neuen Verbundmaschinen mit den Schottischen

*) Nicht Brosius, wie in Nr. 14 S. 142 d. Ztg. unter Personalnachrichten irrthümlich angegeben ist. Die Redaktion.

Schnellzügen zwischen London und Carlisle einen Turnus von 1 200 Englische Meilen oder von 1 930 km durchlaufen (Crewe-London-Crewe-Carlisle-Crewe), wobei die Maschine 48 Stunden unter Dampf ist, und der Wechsel des Maschinenpersonals dreimal in Crewe stattfindet. Die effektive Fahrzeit ist für diesen Turnus 25 Stunden, was eine reine Fahrgeschwindigkeit von 78 Stundenkm ausmacht. Die Zugbelastung schwankt von 10 bis 14 Wagen, während der Kohlenverbrauch 18 300 kg oder 9,6 kg für 1 km beträgt. (Diese Angaben sind einem Schreiben von Webb entnommen, welches in der Sitzung vom 17. Oktober 1890 der „Société des Ingénieurs Civils“ in Paris verlesen wurde.) Im letzten Betriebsjahre legte eine dieser Lokomotiven 101 041 Englische Meilen oder 162 600 km zurück, eine bis dahin unerreichte jährliche Kilometerleistung. Abgesehen davon, dass so auch das Maschinenkapital mehr arbeitet, werden durch eine derartige Steigerung der kilometrischen Lokomotivleistungen die Kosten der Zugkraft sehr vermindert, denn es ist einleuchtend, dass die längere ununterbrochene Dienstverwendung einer Lokomotive vortheilhafter ist, als wenn dieselbe nach kürzeren Streckenfahrten immer wieder kalt gestellt und dann von neuem angeheizt wird. Die viel verwickelteren Maschinen der grossen Seedampfer durchfahren viele tausende von Kilometer ohne anzuhalten und ohne die Kesselfeuer ausgehen zu lassen. Die London und North-Westernbahn zahlte für das letzte Jahr 7¼ % Dividende, und die neuesten Englischen Zeitungen verweisen mit Stolz auf dieses Musterinstitut einer Privatbahn, von dessen Leitung Sir Richard Moon nach vierzigjähriger Thätigkeit im Februar d. J. zurückgetreten ist. Der Londoner „Daily Telegraph“ hebt besonders hervor, wie unter Moon's Präsidentschaft die Betriebslänge der Bahn sich verdoppelte (gegenwärtig rund 3 000 km), während die Roheinnahme sich verdreifachte, und führt dann aus, wie die Englischen Kapitalisten mit dieser auf der höchsten Stufe der Vervollkommnung stehenden Bahn ein Werk der allgemeinen Wohlfahrt geschaffen haben, welches zumeist der arbeitenden Bevölkerung zu gute kommt.

In dem Vergleich „Betriebskosten Englischer und Amerikanischer Eisenbahnen“ Nr. 53 S. 529 Jahrg. 1890 d. Ztg. ist darauf hingewiesen worden, wie in Amerika der mächtige Güterverkehr sparsam bewältigt wird, nämlich durch Verwendung von Wagen mit erhöhter Ladefähigkeit und von Lokomotiven mit grösserer Zugkraft. Die langen Amerikanischen Drehgestellwagen von 30 t Tragkraft, bei welchen trotz der grossen Leistung der Schienendruck einer vollbelasteten Achse innerhalb 10 t bleibt, sind keineswegs von verwickelter Konstruktion, sonst würden sich die praktischen Amerikaner derselben gewiss nicht bedienen. Die neuen derartigen Wagen mit Röhrenrahmen, aus bestem Material gebaut, sind verhältnissmässig leicht und zugleich ausserordentlich widerstandsfähig, was aus dem geringen Reparaturstand derselben hervorgeht, und nachdem derartige Wagen für den Massenverkehr mit unseren Seehäfen, für Schienentransporte usw. gute Dienste leisten können, so wäre ein bezüglicher Versuch zum mindesten kein Wagniss. Durch die Einführung des Amerikanischen Drehgestellsystems bei Güterwagen, Personenwagen und Lokomotiven kann die Leistung unserer Bahnen verdoppelt werden, ohne einen einzigen Schienennagel mehr aufzuwenden. Das ist das wirthschaftliche Punctum saliens. Was aber unserem Güterverkehr vorläufig vor allem noth thut, das ist eine raschere Abwickelung desselben, und eine Steigerung der durchschnittlichen Güterzug-Geschwindigkeit — das einfachste Mittel zur Beseitigung der „Wagennoth“ — ist mit kräftigeren Lokomotiven recht wohl möglich, wenn man nicht die jetzigen Güterzüge durch gänzliche Trennung der Transit- und Lokalgüter entlasten, also durchgehende Hauptgüterzüge auf weitere Entfernungen mit fallender Tarifskala einrichten will. Das „Schnell und billig“ beruht also auch beim Güterverkehr auf vorwiegend maschinentechnischen Erwägungen.

Das wesentlichste Hinderniss eines rascheren und sparsameren Bahnverkehrs ist stets das auf einer jeden Eisenbahn bestehende arge Missverhältniss zwischen Nutzlast und der sogen. todten Zuglast, welche zur Beförderung der ersteren aufgewendet werden muss. Diesen Uebelstand wird selbst die leichtbeschwingte Fee „Elektra“, wenn diese einmal dem biedern „Hans Dampf“ das Zepter entwunden hat, nicht viel verbessern können, wenigstens so lange nicht, als die elektrische Bewegung ebenfalls in geschlossenen Zügen auf Schienen von statten geht. Der geringe Nutzeffekt der in rollende Bewegung gesetzten Zugmasse, Maschine und Wagen, welcher besonders beim Personentransport fast verschwindend klein wird, ist zum grössten Theil die nothwendige Folge der Zugbildung durch eine Anzahl von einander unabhängigen und in keiner bestimmten Reihenfolge zusammengekuppelten Wagen. Die einzelnen Wagen eines Bahnzuges müssen daher wie die Glieder einer Kette von derselben Widerstandsfähigkeit und alle mit gleich starken Zug- und Stossvorrichtungen versehen sein, während bei einer selbstverständlich nur theoretischen Betrachtung der Zugbildung mit unveränderlicher Reihenfolge der Wagen das Stärkeverhältniss oder das Eigengewicht derselben gegen das Zugende fortschreitend abnehmen, also der letzte Wagen im Zuge der leichteste sein könnte.

Das bestehende Verhältniss zwischen Nutzlast und todter Last kommt in auffälliger Weise zum Ausdruck in einem Aufsatz, welcher als „Ein Beitrag zur Reform des Personentarifs“ in Nr. 24 S. 253 Jahrg. 1890 d. Ztg. erschienen ist. Nach dieser Darlegung treffen bei dem sogen. „Orient-Expresszug“, welcher mit 2 Schlafwagen, 1 Speisewagen, 1 Gepäckwagen und 1 Dienstwagen ausgerüstet, über München fährt, nicht weniger als 9 500 kg (!) Zuggewicht auf einen Fahrgast, eine durchschnittliche Besetzung von 18 Plätzen vorausgesetzt. Selbst bei voller Ausnutzung der vorhandenen 40 Plätze würde noch eine todte Last von 4 250 kg auf eine Person treffen, da der fragliche Expresszug mit Maschine und Tender 170 t wiegt. Es ist klar, dass ein derartig eingerichteter Zug, der zudem mit einer reinen Fahrgeschwindigkeit von kaum 50 Stundenkm verkehrt, selbst bei erhöhten Fahrtaxen seine Selbstkosten nicht decken kann, und ein solcher nur von Reisenden I. Klasse benutzter Luxuszug müsste nach ganz besonderen technischen Grundsätzen ausgeführt und betrieben werden, um etwelchen Anspruch auf „Schnell und billig“ machen zu können. Dass auch dieses möglich ist, wenn man konstruktiv etwas wagen will, soll noch kurz skizzirt werden.

Vor etwa 40 Jahren führte William Bridges Adams in London auf der jetzigen Great-Easternbahn Sonderzüge ein, welche aus einer Lokomotive und einem mit derselben verbundenen langen Personenwagen bestanden. Versuche mit ähnlichen Vehikeln, bei denen Maschine und Wagen ein Ganzes bildeten, wurden später auf einigen anderen Englischen Bahnen gemacht, während sogenannte Dampfomnibusse hin und wider auf Lokal- und Strassenbahnen verwendet werden. Bis dahin ist ein solches Fahrzeug für den grossen Personen- oder Schnellzugdienst noch nicht gebaut worden und wegen der geringen Fassungskraft auch nicht allgemeiner verwendbar; ganz anders gestalten sich aber die Betriebsbedingungen im Spezialdienst, wie beim Orient-Expresszug, wo es sich nur um Beförderung einer ganz beschränkten Personenzahl handelt, und wo die charakteristischen Vorzüge eines derartigen Betriebsmittels, nämlich die ausserordentliche Stabilität und Leichtigkeit desselben, zur vortheilhaften Verwendung gelangen würden. Eine bezügliche Anregung ging im Jahre 1867 von Zerah Colburn aus, dessen Express-Dampfomnibus mit 50 Sitzplätzen eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von 60 Englischen Meilen erzielen und im Betriebszustande 45 t wiegen sollte.

Den Ausführungen Colburn's folgend, würde der neue ummodellirte Orient-Expresszug etwa nachstehendes Bild er-

geben. Die Maschine hat 3 Achsen, wovon eine freie Triebachse mit Rädern von 2 bis 2,5 m Durchmesser. Auf der Maschine ruht drehbar das eine Ende eines etwa 15 m langen Wagenkastens, während das andere Ende desselben auf einem Drehgestell läuft. Der elegante, meinetwegen mit Orientalischer Pracht ausgestattete, mit elektrischer Beleuchtung und Dampfheizung versehene und vorzüglichst ventilirte Wagen enthält 40 Sitzplätze nach Amerikanischer Anordnung mit beweglichen Speisetischen, während für die Nacht entsprechende Schlafstellen eingerichtet werden können; ausserdem sind Klosetund Wassereinrichtungen vorhanden, sowie eine Abtheilung für Gepäck- und Dienstpersonal an dem einen Wagenende. Das Dienstgewicht des Fahrzeuges beträgt etwa 60 t und die zu bewältigenden Widerstände sind demnach bei 100 Stundenkm Fahrgeschwindigkeit auf Steigungen bis 1:200 etwa 1200 kg, entsprechend einer Höchstleistung der Maschine von rund 400 Pferdekräften, wofür ein Kessel mit 50 m² Heizfläche ausreicht. Der Dampfdruck kann auf 15 Atmosphären gesteigert werden. Die Vorräthe an Kohlen und Speisewasser, welches letztere zum grössten Theil unter dem Wagenkasten mitgeführt wird, sind bei dem angegebenen Dienstgewicht derart bemessen, dass das Fahrzeug, je nach dem Bahnlängenprofil, Strecken von 400 km (z. B. Paris-Deutsch-Avricourt) ohne anzuhalten durchlaufen könnte, so dass auf der Reise von Paris nach Konstantinopel neben den Grenzstationen nur die Hauptstädte berührt würden und die ganze Strecke mit nahezu der Hälfte des jetzigen Zeitaufwandes, also mit eigentlicher „Blitzzuggeschwindigkeit“ zurückgelegt werden könnte. Der Orient-Expresszug, über den sich die internationalen Fahrgäste — die Amerikaner und Engländer — so gern lustig machen, braucht gegenwärtig für die rund 3000 km lange Strecke von Paris nach Konstantinopel etwa 70 Stunden (!), während mit Zugrundelegung eines sehr wohl erreichbaren reinen Geschwindigkeitskoeffizienten von 80 Stundenkm die Fahrt nur 37 bis 38 Stunden beanspruchen sollte.

Die vereinigte Konstruktion von Maschine und Wagen zu einem Ganzen bietet gegenüber getrennten Fahrzeugen, ausser der grösseren Stabilität und Leichtigkeit, den weiteren Vorzug einer sanften und angenehmen Fahrt, da die lästigen Schienenstösse nicht mehr bemerkbar sind, und gewährleistet die denkbar vollkommenste Bremswirkung, also vermehrte Betriebssicherheit. Selbstverständlich müsste ein solches Express-Fahrzeug in sorgfältigster Weise aus den besten Materialien erstellt und die reibenden Theile desselben mit den zuverlässigsten selbstthätigen Schmiervorrichtungen versehen werden, während an den End- und Kopfstationen besondere Einrichtungen zum Umdrehen des Vehikels zu treffen wären. So kühn diese Konstruktion auf den ersten Blick erscheinen mag, so ist dieselbe für den gedachten Fall theoretisch und praktisch wohl begründet und, was die Hauptsache ist, solche Dampfwagen haben sich in kleineren, das heisst schwierigeren Abmessungen und Verhältnissen bestens bewährt. Immerhin mag das gewählte Beispiel des Orient-Expresszuges zeigen, dass auch in anscheinend verwickelten Betriebsfällen „schnell und billig“ gefahren werden kann, wenn — die Betriebsmittel danach geformt sind.

„Schnell und billig“ sind auch im Eisenbahnwesen, wie auf anderen Gebieten der mechanischen Arbeitsleistung, nur scheinbar sich feindlich gegenüberstehende Faktoren, und wenn es richtig gemacht wird, so muss sogar das mechanische „Schnell“ zur unerlässlichen Vorbedingung des wirthschaftlichen „Billig“ werden. Wie es gemacht werden muss, das lehrt die praktische Englisch-Amerikanische Eisenbahnschule, und nach diesen Wunderländern der Eisenbahntechnik müssen wir stets den suchenden und prüfenden Blick gerichtet halten. Man lese nur die Berichte der Theilnehmer an der letztjährigen Amerikafahrt des „Iron and Steel Institute“, welche die Grossartigkeit Amerikas in allen technischen Dingen und besonders im Eisenbahnwesen bewundernd hervorheben.

Die Deutsche Industrie ist nach ungeheuren Anstrengungen „gut und billig“ geworden. So ist auch das Ziel, nach welchem die Deutschen Eisenbahner fahren: „Schnell und billig.“

München, im März 1891. A. Brunner.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung schmalspuriger Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die schmalspurige Strecke Grünstädtel-Oberrittersgrün (9,35 km) der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 950 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 1069 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Herbeiführung eines Auslegungsbeschlusses zu Absatz 2 des Abschnittes E der Anlage II zum Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 1132 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung schmalspuriger Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 28. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 19. März d. J. auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung Ergänzungen und Abänderungen der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen, welche in Nr. 12 des „Centralblattes für das Deutsche Reich“ vom 20. März d. J. veröffentlicht worden sind.

Wir behalten uns vor, die beschlossenen Aenderungen und Ergänzungen, welche mit dem 1. d. Mts. in Kraft getreten sind, in der nächsten Nummer zum Abdruck zu bringen.

Beschlüsse der Bezirks-Eisenbahnräthe, betreffend die geplante Personen-Tarifreform.

Die Bezirks-Eisenbahnräthe haben sich in den letzten Wochen vielfach mit den ihnen zur Begutachtung vorgelegten Vorschlägen, betreffend die Reform der Personentarife, beschäftigt. Unbedingte Zustimmung haben diese Vorschläge nicht gefunden, wie die nachstehenden Mittheilungen ergeben:

I. Der Bezirks-Eisenbahnrath zu Berlin erkennt das Prinzip einer Vereinfachung und einheitlichen Gestaltung der Personentarife durch ganz Deutschland als richtig an, unter der Voraussetzung, dass auch bei Wegfall der Rückfahrkarten und sonstigen Vergünstigungen keinerlei Erhöhung der Fahrpreise eintritt. Sodann hat derselbe sein Votum gegen Aufhebung der IV. Klasse abgegeben. Ausserdem wurde noch das Ersuchen ausgesprochen, eine beschränkte Freigepäckbeförderung thunlichst beizubehalten.

II. Vom Bezirks-Eisenbahnrath zu Hannover wurden folgende Anträge angenommen: 1. Die Ordnung der Personentarife nach einem einfachen und einheitlichen System unter der Maassgabe, dass in keinem Falle eine Erhöhung der heutigen Tarifsätze eintrete, wird befürwortet; desgleichen unter Aufhebung des Freigepäcks die Ermässigung des jetzigen Gepäcksatzes von 0,50 auf 0,25 ₰ für 10 kg und Kilometer. 2. Der Bezirks-Eisenbahnrath spricht sich für eine durchgreifende Ermässigung der Personentarife auf Grund des ihm zur Begutachtung überwiesenen Planes mit der Maassgabe aus, dass der Zuschlag zu den Schnellzügen in Wegfall kommt. 3. Der Bezirks-Eisenbahnrath billigt die Beseitigung der bisherigen Sonderbegünstigungen für Rückfahrt-, Rundreise-, Sommerkarten und dergleichen unter der Voraussetzung, dass die bisherigen Vergünstigungen im Naheverkehr bestehen bleiben. 4. Eine Verschmelzung der IV. mit der III. Wagenklasse sei unter der Voraussetzung unbedenklich und zweckmässig, dass die bisherige Lage der IV. Klasse-Reisenden hinsichtlich der Kosten und der Beförderung ihrer Lasten usw. nicht verschlechtert werde.

III. Der Bezirks-Eisenbahnrath zu Altona fasste nach dem Vorgange desjenigen zu Hannover unter Ablehnung der Vorlage mit grosser Mehrheit folgende Beschlüsse: 1. Der Bezirks-Eisenbahnrath befürwortet die Ordnung der Personentarife nach einem einfachen und einheitlichen System unter der Maassgabe, dass in keinem Falle eine Er-

höhung der heutigen Tarifsätze eintrete. 2. Der Bezirks-Eisenbahnrath hält die Beibehaltung der IV. Klasse nebst Freigepäck da für nothwendig, wo sie bislang eingeführt ist. 3. Der Bezirks-Eisenbahnrath hält die Authebung des Freigepäcks für unbedenklich, wenn der Gepäcksatz auf 0,25 ₰ für 10 kg und Kilometer festgesetzt wird. 4. Der Bezirks-Eisenbahnrath billigt die Beseitigung der bisherigen Sonderbegünstigungen (Rückfahrt-, Rundreise-, Sommerkarten usw.) unter der Voraussetzung, dass die Vergünstigungen für den Vorortsverkehr bestehen bleiben. 5. Der Bezirks-Eisenbahnrath erkennt einen Zuschlag für den Schnellzugverkehr als berechtigt an.

IV. Der Bezirks-Eisenbahnrath zu Erfurt hat nachstehende Beschlüsse nahezu einstimmig gefasst: 1. Der Bezirks-Eisenbahnrath ist mit der Beseitigung aller Ausnahmen in der Form von Rückfahrt-, Rundreisekarten usw. einverstanden, stimmt jedoch für Beibehaltung der ermässigten Zeitkarten, Schüler- und Arbeiterkarten. 2. Der Bezirks-Eisenbahnrath ist einverstanden mit einer besonderen Begünstigung des Vorortsverkehrs grosser Städte. 3. Der Bezirks-Eisenbahnrath lehnt ab die Vereinigung der III. mit der IV. Klasse. 4. Der Bezirks-Eisenbahnrath beantragt folgende Einheitssätze: I. Klasse 6 ₰, II. Klasse 4 ₰, III. Klasse 2 ₰, IV. Klasse 1½ ₰, mit einem Zuschlag von ½ ₰ für Schnellzüge. 5. Der Bezirks-Eisenbahnrath stimmt der Aufhebung des Freigepäcks zu unter Voraussetzung der Normirung der Gepäckfracht auf 0,25 ₰ für 10 kg und Kilometer.

Preussische Staatsbahnen: Die technischen Büreaus.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat, nach dem „Berl. Actionär", an die Eisenbahndirektion in Hannover folgende Weisung ergehen lassen: Es sollen bei der genannten Direktion versuchsweise — zum Zweck von Vereinfachungen und Erleichterungen — die Geschäfte, welche bisher den Vorständen des betriebstechnischen, des bautechnischen und des maschinentechnischen Büreaus zur selbständigen Erledigung überwiesen waren, künftig von der Direktion bezw. den betreffenden Dezernenten selbst erledigt werden. Gleichzeitig treten die bisherigen Vorstände der genannten Büreaus und die ihnen zur Vertretung oder Aushilfe beigegebenen höheren technischen Beamten als Hilfsarbeiter in die Direktion mit der Maassgabe, dass sie die ihnen übertragenen Geschäfte selbst zu bearbeiten haben. Infolge dieser Bestimmungen fallen die obengenannten 3 Büreaus künftighin als selbständige Dienststellen weg; eine Ausnahme macht das Wagenbüreau infolge seines Zusammenhanges mit dem Preussischen Wagenverband.

Betriebsergebnisse im Monat Februar d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Februar d. J. ergibt für die 67 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 470,10 Kilometer, folgendes: Im Monat Februar d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 57 Bahnen mit zusammen 32 273,25 km höher und bei 10 Bahnen mit zusammen 4 196,85 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Februar d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 49 Bahnen mit zusammen 29 529,03 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 6 941,07 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Februar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 ℳ (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 ℳ Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 118,83 km, so dass auf je 1 km 192 375 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Februar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 507 868 829 ℳ (253 997 500 ℳ Stammaktien, 71 507 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 182 364 329 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 2 934,93 km, so dass auf je 1 km 173 043 ℳ entfallen.

Eröffnung und Schliessung von Stationen.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 23. März d. J. ist die Station „Tempelhof a. d. Bahn Berlin-Halle" (nicht zu verwechseln mit Station Tempelhof der Berliner Ringbahn) eröffnet worden. Diese Station bildet einen Vorbahnhof zum Anhalt-Dresdener Bahnhof in Berlin und ist für den Umkartirungsverkehr von Frachtstückgut und Wagenladungen, für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr der Hauptwerkstatt Tempelhof, sowie für den Umladeverkehr für die über den Anhalt-Dresdener Bahnhof in Berlin hinausgehenden Stückgüter bestimmt.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Die zwischen den Stationen Fulda und Wiesen der Strecke Fulda-Hilders belegene Haltestelle Götzendorf ist am 1. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Vom 15 d. Mts. ab findet von und nach der Haltestelle Geest-Gottberg Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren statt.

Direktionsbezirk Altona. Aus Anlass der auf dem Preussischen Theile der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn stattfindenden Um- und Erweiterungsbauten wird der Bahnhof Schulterblatt am 30. d. Mts. für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren geschlossen (vergl. Bekanntmachung in Nr. 24 S. 238 d. Ztg.).

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Bahnverbindung zwischen den Bahnstrecken Köln-Neuss und Köln-Bonn auf der Westseite von Köln (sogen. engere Ringbahn) beauftragt worden.

Lauf der Entladefristen bei zoll- oder steueramtlicher Abfertigung.

Im Lokal- und gegenseitigen Wechselgüterverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen ist, entsprechend dem Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten (siehe Nr. 22 S. 212 d. Ztg.) die nachstehende Vorschrift als „besondere Bestimmung zu § 59 des Betriebsreglements" zur Einführung gelangt: „Der Lauf der Entladefristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch Schuld der Partei verzögert wird. Die Verzögerung ist seitens der letzteren durch amtliche Bescheinigung der Zoll- oder Steuerbehörde nachzuweisen."

Crefelder Eisenbahn.

Die seit längerer Zeit schwebenden Verhandlungen der Bahn mit dem Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten wegen neuer Instradirungen haben zu dem Ergebniss geführt, dass die Bahn direkte Tarife erhält mit Ausnahme der Strecke Crefeld-Süd-Süchteln, welcher jedoch von der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln die bisherigen Kohlentransporte auch fernerhin zugewiesen werden sollen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Die Generalversammlung ist auf den 27. d. Mts. einberufen worden. Die Tagesordnung enthält die gewöhnlichen Berathungsgegenstände sowie einen Antrag des Verwaltungsraths auf Ermächtigung zur Erbauung einer Abzweigung von der Linie Mannheim-Neckarvorstadt-Waldhof nach den dortigen Fabriken und Sandhofen.

Berliner Pferdebahnentarif.

Die Stadtverordneten Vogtherr und Genossen haben bei der Stadtverordnetenversammlung einen Antrag dahingehend eingebracht, dieselbe möge den Magistrat ersuchen, in Verbindung mit ihr die Pferdebahngesellschaften zu veranlassen, dahingehende Schritte zu thun, 1. dass auf allen Entfernungen innerhalb des Berliner Weichbildes der Durchschnitts-Zehnpfennigtarif zur Anwendung komme, 2. dass baldigst a) zwischen Wedding einerseits und dem Westen und Südwesten Berlins andererseits, b) zwischen dem Osten und Südosten bessere Verbindungen hergestellt, 3. dass, ebenso wie in anderen Städten, auch hier die Benutzung der Deckplätze auf Doppelwagen auch weiblichen Personen gestattet werde.

Der Antrag gelangte in der Stadtverordnetenversammlung am 25. März d. J. zur Besprechung und wurde einem Ausschusse zur Vorberathung überwiesen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Freiherr v. Czedik über den Oesterreichischen Kreuzer-Zonentarif.

Der Präsident der Generaldirektion der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen hielt am 24. v. Mts. im Klub der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten einen Vortrag, in welchem er das Wesen, die Geschichte, die Ergebnisse und Aussichten des Oesterreichischen Zonentarifs in klarer und anziehender Weise besprach. Sowohl die Stellung des Vortragenden, als auch der Inhalt seiner Ausführungen rechtfertigt es, wenn wir einen kurzen Auszug aus demselben mittheilen. (Wir behalten uns eine ausführliche Mittheilung vor. Die Redaktion.) Er erinnerte in der Einleitung an die Worte des Deutschen Kaisers: „Wir stehen unter dem Zeichen des Verkehrs" und führte aus, dass die ausserordentliche Aufmerksamkeit, mit der ganz Europa

der Bewegung in der Reform der Personentarife gefolgt sei, diesen Ausspruch auch vollkommen gerechtfertigt habe. Freiherr v. Czedik bot sodann in grossen Zügen ein Bild von der Entwickelung des Personentarifwesens in Oesterreich. Im Jahre 1886, als der Staat eine Zahl von Privatbahnen übernommen, sei es nothwendig gewesen, die Verschiedenheit der vorgefundenen Tarife auszugleichen, und wurde hierbei eine Reduzirung des Fahrpreises um 16 bis 17 % eingeführt. Der Erfolg dieser kleinen Reform, die an den bis dahin geltenden Grundprinzipien gar nichts änderte, war ein bedeutender und nachhaltiger. Ein Uebelstand haftete bis dahin dem Tarifwesen in Oesterreich vor allem an, die grosse Mannigfaltigkeit der Karten, wobei namentlich die ärmeren Klassen nicht gut gebettet waren. Als im Jahre 1889 im Abgeordnetenhause beantragt wurde, einen Zonentarif einzuführen, wurde mit Genehmigung des Handelsministers zuerst probeweise auf den Lokalstrecken ein solcher Tarif eingeführt. Am 1. Juli 1889 wurde mit dieser probeweisen Einführung der Anfang gemacht und die vorhandenen 252 Kartensorten auf 36 reduzirt. Als die Probe geglückt war, ging man auf die allgemeine Einführung über. Sodann sprach sich Redner über das Verhältniss des Oesterreichischen zum Ungarischen Zonentarif wie folgt aus: Ich habe mich immer frei gewusst von dem Fehler, nicht das nachahmen zu wollen, was andere machen, sobald ich es für gut befunden habe. Bezüglich des Ungarischen Systems jedoch hatte ich eine andere Ansicht erhalten. Fürs erste hat dieses System Stationstarife, die auf Strecken bis zu 125 km ausgedehnt sind; die Strecken darüber (und das ist der zweite Fehler) sind in Partien eingetheilt. Nach der 14. Zone gibt es keine Untertheilung mehr. Was mir an dieser Tarifbildung auffiel, war weiter der Umstand, dass die Einheitssätze bis zu 225 km steigen. Das ist an sich etwas, was die moderne Wissenschaft perhorreszirt, denn man kennt nur fallende Tarife, und diese Erscheinung springt um so mehr ins Auge, als von 225 km an die Tarife rapid fallen. In dieser Art der Eintheilung des Ungarischen Zonentarifs ist ein Widerspruch in der Grundlage zwischen Nachbar- und Fernzonen. Ueberdies waren bei dem Ungarischen Zonentarif eisenbahnpolitische Rücksichten, sowie auch Rücksichten auf ökonomische Interessen maassgebend, die unseren Verhältnissen nicht anzupassen sind. Ich liess mich bei Einführung des Oesterreichischen Zonentarifes von einfach spiessbürgerlichen Grundsätzen leiten und ausser den Kilometersätzen haben wir aus finanziellen Rücksichten Zuschläge zu den Zonen hinzugefügt, die den Nahverkehr begünstigen."

„Zur Aufrechthaltung der Gepäckfreiheit, die noch aus der Zeit der alten Postkutschen herstammt, ist gar keine Berechtigung, denn sie hat ihre grossen Schattenseiten; sie war an die Lösung der Fahrkarte gebunden und dabei ergab sich der unbillige Umstand, dass die Passagiere der III. Klasse für jene der oberen II. Klasse dem Tarife nach mehr zahlen mussten." Der Redner warf sodann einen Rückblick auf die Heranbildung der Eisenbahn-Personentarife, deren erster der ehrwürdige Tarif der Linz-Budweiser Bahn gewesen, und vertheidigt diejenigen, die an der Ausarbeitung des Zonentarifsystems mitgearbeitet haben, gegen den Vorwurf der arithmetischen Spielerei, „sie haben zur guten, alten Oesterreichischen Tradition der geraden Zahlen ihre Zuflucht genommen. Ich habe es als allgemeinen Grundsatz angesehen, dass man gebrochene Ziffern meiden soll, wo man mit Massen arbeitet." Freiherr v. Czedik wies nun an der Hand von Ziffern nach, dass die Befürchtungen, die hinsichtlich des Fortbestandes des Zonentarifes gehegt wurden, gänzlich grundlos gewesen seien, denn der Lokalverkehr habe sich um 56 % gesteigert und im ganzen sei der Personenverkehr um 5 Millionen gestiegen. Er verwahrt sich hierauf noch besonders dagegen, dass der Oesterreichische Zonentarif ein nachgeahmter sei; er habe mit dem Ungarischen Tarif keinen anderen gemeinsamen Zug, als die Eintheilung in Zonen. Nach einjährigem Bestande habe der Zonentarif an Stelle der befürchteten Misserfolge nur finanzielle Erfolge aufzuweisen. In Nordböhmen sei das System mit Glück nachgeahmt worden, die Nordbahn werde innerhalb einer Woche an die Durchführung dieses Prinzips gehen und es sei nur im Interesse des reisenden Publikums, namentlich der ärmeren Klassen, zu wünschen, wenn das gegebene Beispiel weitere Nachahmung findet. „Wir stehen unter dem Zeichen des Verkehrs; das Eisenbahnwesen ist ein so ausserordentlich mächtiger Faktor im öffentlichen Leben, dass Erleichterungen der **n o t h w e n d i g e n** Reisen der ärmeren Bevölkerung eine patriotische That genannt werden kann. Lassen sie mich den Schlusssatz wagen: Ein guter Eisenbahner muss auch ein guter Patriot sein!"

Die überaus zahlreichen Zuhörer, unter denen sich der Handelsminister, Sektionschef v. Wittek, viele Generale und Reichsraths-Abgeordnete befanden, spendeten dem Vortragenden den verdienten rauschenden Beifall.

Verallgemeinerung der Invaliditäts- und Altersversorgung des Eisenbahn-Dienstpersonals.

Hierüber ist in der diesjährigen Nr. 36 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." der Erlass des K. K. Handelsministeriums an sämmtliche Bahnverwaltungen veröffentlicht worden. In demselben wird auf die unerlässliche Nothwendigkeit der diesfälligen Vorsorge für das beim Eisenbahndienst beschäftigte und beim Eintritt der Versorgungsbedürftigkeit weder eine Pension noch eine Provision geniessende Arbeiterpersonal mit der Aufforderung hingewiesen, diesen Gegenstand in eingehende Berathung zu ziehen und möglichst bald darüber Beschluss zu fassen. Als Beilage zu diesem Erlasse werden die hierfür bereits im vorigen Jahre von den Vertretern der Oesterreichischen Eisenbahnen im Einvernehmen mit der K. K. Generalinspektion vereinbarten Grundsätze und im Erlasse selbst die versicherungstechnischen Bemerkungen des K. K. Ministeriums des Innern zu jedem einzelnen Punkte derselben zur thunlichsten Danachachtung mitgetheilt. Uebrigens besteht bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Eisenbahnen bereits die Einrichtung, wonach den Eisenbahnarbeitern die freiwillige Theilnahme an dem Provisionsinstitute für das dortige Dienstpersonal unter sehr günstigen Bedingungen gestattet ist.

Der Feuerrayon in Ungarn.

Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen hatten bisher für alle Bauten, welche in der Entfernung von 60 m vom Bahngeleise aufgeführt werden sollen, schon ein Revers dahin verlangt, dass im Falle eines durch die Lokomotive verursachten Brandschadens auf eine Entschädigung nicht geklagt werden dürfe. Infolge mehrerer Beschwerden hierüber hat das Handelsministerium gestattet, dass ohne Revers feuersichere Gebäude in der Entfernung von 8 m, hölzerne Gebäude 20 m weit und die zur Erzeugung oder Aufbewahrung explodirender Stoffe dienenden Gebäude 60 m weit vom Bahnkörper aufgeführt werden dürfen.

Zugverspätungen im Februar 1891.

In jenem Monate kamen bei den Oesterreichischen Eisenbahnen bei den Zügen mit Personenbeförderung folgende Verspätungen in den Endstationen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 483, bei den Personenzügen über 20 Minuten 446, bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 143, im ganzen 1 072. Die Anzahl der Veranlassungen, durch welche die Verspätungen herbeigeführt wurden, betrug: durch Abwarten von Zügen 722, durch Post- und Polizei-Amtshandlungen 27, durch Unregelmässigkeiten im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr 473, durch atmosphärische Einflüsse 116, durch Hindernisse auf der Bahn 13, durch mangelhaften Zustand der Bahn 230, durch falsche Handhabung der Betriebseinrichtung 2, durch Schadhaftwerden von Fahrzeugen 48, durch andere Gründe 9. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht stattfinden konnten, war 51.

Die Erwerbs- und Einkommensteuerpflicht der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Im Stadtverordnetenkollegium der Stadt Teplitz wurde die Rückwirkung auf ihre Finanzen in dem Falle besprochen, dass der Staat die Dux-Bodenbacher Bahn und die Aussig-Teplitzer Bahn (letztere im Jahre 1900) einlösen würde, da ihr deren Umlagen von 30 000 fl. bezw. 100 000 fl. entgingen. Die Stadtvertretung beschloss, der „Z. f. E. u. D." zufolge, eine ausführlich begründete Petition wegen Abänderung des Gesetzes vom 19. März 1887 auszuarbeiten und gehörigen Ortes zu überreichen. In den „Erwägungen" hierzu wird betont, dass nach diesem Gesetze die Reichs- und Landeshauptstadt bei der Vertheilung der dann von den Staatsbahnen zu entrichtenden Steuer zum Nachtheil der betreffenden Provinzialstadt in ungerechter Weise bevorzugt werde.

Kohlenausfuhr im Jahre 1890.

Zufolge der vom K. K. Finanzministerium veröffentlichten Statistik wurden im Vorjahre aus der Oesterreichischen Reichshälfte ausgeführt: 62 532 827 Metercentner Braunkohle gegen 52 407 043 Metercentner im Jahre 1889 und 5 892 222 Metercentner Steinkohle gegen 6 823 845 Metercentner im Jahre 1889. Während also die Braunkohlenausfuhr um 10,1 Millionen Zollcentner gestiegen ist, erlitt der Steinkohlenexport einen Rückgang um rund 1 Million Metercentner. An dem Braunkohlenexport partizipirt Sachsen mit mehr als 50 %, denn auf den Sächsischen Staatsbahnen wurden im Jahre 1890 rund 35 Millionen Metercentner Böhmischer Braunkohle befördert. Die Erzeugung des Nordwestböhmischen Braunkohlenreviers betrug 1890 106 Millionen Metercentner, gleich um 11,6 Millionen Metercentner mehr als im Jahre 1889. Was die Einfuhr an Steinkohle (Schlesische) betrifft, so ist dieselbe im steten Steigen und erreichte 1890 die Höhe von 33,7 Millionen Metercentner gegen nur 32,4 Millionen Metercentner im Jahre 1889.

Der Ungarische Getreidetarif.

Aus Nordböhmen beschwert man sich, dass die dortige Gegend mit Ungarischem Getreide überschwemmt wird. Die Getreidefirmen, zumeist in Reichenberg und in Löbau (Sachsen) wohnhaft, lassen nämlich die Sendungen von Ungarischen Stationen mit Frachtbriefen kommen, auf denen sie sowohl als Aufgeber wie als Empfänger erscheinen. In den betreffenden Adressstationen wird die Sendung ausgelöst und bezogen, um nach einigen Tagen als Getreide Oesterreichischer Provenienz weiter verkauft und verschickt zu werden. Auf diese Weise geniessen derlei Sendungen doppelte Begünstigungen und Oesterreichische Produkte können mit den Ungarischen unmöglich in Wettbetrieb treten, trotz der 15 % Rückvergütung, welche die Oesterreichischen Bahnen jenen gewähren. Gegen die Gefahr eines solchen Wettbewerbes hat sich die Böhmische Nordbahn in einem Schreiben an den Vorsitzenden der Oesterreichischen Direktorenkonferenz gewendet, um ein gemeinsames Vorgehen der betheiligten Bahnen gegen eine weitere Schädigung der heimischen Erzeugung zu erzielen.

Schleppbahnen in Oesterreich Ende 1889.

Dem „Verordnungsbl. für Eisenb. und Schifff." sind hierüber folgende Daten zu entnehmen: Am Schlusse des Jahres 1888 standen im ganzen 1 006 Schleppbahnen mit 828 km Länge im Betriebe. Im Laufe des Jahres 1889 sind nun anlässlich der Eröffnung 70 neuer Schleppbahnen und Verlängerung bestehender Industriebahnen hinzugekommen 49 km Länge und infolge theilweiser Abtragung bestehender Anlagen, sowie gänzlicher Auflassung von 26 Schleppbahnen in Abfall gekommen 25 km Länge. Der effektive Zuwachs belief sich daher im Jahre 1889 auf 44 Schleppbahnen und 23 km Bahnlänge und der Gesammtstand am 31. Dezember 1889 betrug 1 050 Schleppbahnen mit 852 km Länge. Hinsichtlich der Spurweite und der in Verwendung stehenden Betriebsmotoren theilten sich dieselben ein in 761 normalspurige Bahnen mit Dampfb trieb mit 637 km Länge, 236 normalspurige Bahnen mit animalischer Betriebskraft, 8 schmalspurige Bahnen mit Dampfbetrieb mit 27 km Länge und 45 schmalspurige Bahnen mit animalischer Betriebskraft mit 35, 5 km Länge. Von der Gesammtzahl entfallen auf die K. K. Staatsbahnen selbst 188 Schleppbahnen mit einer Gesammtlänge von 109 km; auf die Privatbahnen, die im Betriebe der Staatsbahnen sind, 159 Schleppbahnen mit 79 km Länge; auf die fremden Staatsbahnen auf Oesterreichischem Gebiete (Bayerische und Sächsische Staatsbahnen) 5 Schleppbahnen mit 1 km Länge, und auf alle übrigen Privatbahnen 698 Schleppbahnen mit 662,5 km Länge. Unter den Privatbahnen figuriren die Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 120 Schleppbahnen (96 km Länge) und die Kaiser Ferdinands - Nordbahn mit 119 Schleppbahnen (133 km Länge) als die ersten.

Generalversammlung der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn am 24. März d. J.

Dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass im Jahre 1890 aus dem von der Südbahn-Gesellschaft entrichteten Pachtschilling die Zinsen und die Amortisationsquote der Prioritäten, sowie auch die 5 % Zinsen auf das Aktienkapital bezahlt wurden und der nach Bestreitung dieser Auslagen sich ergebende Ueberschuss von 2 570 fl. zur Verstärkung der Reserve für Kupons - Stempelgebühren verwendet wird, wodurch diese Reserve den Betrag von 60 960 fl. erreicht. Der Bericht macht weiter Mittheilungen über den Verkauf der in Ungarn gelegenen Theilstrecke der Zweigbahn von Ebenfurt nach Neufeld an die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn. Die 2,2 km lange Zweigbahn bildet einen integrirenden Bestandtheil der für die ganze Konzessionsdauer an die Südbahn-Gesellschaft verpachteten Eisenbahnlinien, und es handelte sich darum, eine Lösung der Frage in der Art zu erzielen, dass dadurch das bisherige Rechtsverhältniss zur Südbahn - Gesellschaft in keiner Weise eine Aenderung erfahre. Dem Verwaltungsrathe ist es nun gelungen, ein vollständiges Einvernehmen dahin zu vereinbaren, dass durch den Verkauf der erwähnten Theilstrecke eine Modifikation des mit der Südbahn abgeschlossenen Pachtvertrages vom Jahre 1874 nicht einzutreten hat, und dass diese letztere Gesellschaft nach wie vor zur Bezahlung des vollen Pachtschillings von 550 000 fl. für das Jahr verpflichtet bleibt. Der Verwaltungsrath beantragt sonach die Genehmigung des mit der Raab - Oedenburg - Ebenfurter Eisenbahn abgeschlossenen Kauf- und Verkaufsvertrages, wonach die auf Ungarischem Gebiete gelegene, 0, 954 km lange Theilstrecke der Zweigbahn Ebenfurt - Neufeld sammt Schleppbahn und Zubehör gegen den am 22. Juni d. J. baar zu bezahlenden Kaufschilling von 115 930 fl. in das Eigenthum der Raab - Oedenburg - Ebenfurter Eisenbahn übergeht. Die Versammlung genehmigte einstimmig den Rechnungsabschluss für 1890; ebenso genehmigte sie die vorgeschlagene Verwendung des erzielten Gebahrungsüberschusses, ferner, dass auch im Jahre 1891 die 5 % Zinsen auf das Aktienkapital aus dem Pachtschillinge bestritten, der nächste Juli- und Januarkupon daher mit je 2,5 % eingelöst werden, endlich den zu ihrer Kenntniss gebrachten Kauf- und Verkaufsvertrag. Der Werth der Anwesenheitsmarken wurde für die Jahre 1892 bis 1894 mit 400 fl. für das Jahr und Verwaltungsrath festgesetzt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die von allen Seiten bestätigte Freudenbotschaft, dass die beiderseitigen Vertreter über den Zollvertrag mit Deutschland in allen wichtigen Punkten zu einem befriedigenden Einverständniss gelangt sind, hätte einen weit grösseren Aufschwung der Bahnaktien nach sich gezogen, wenn nicht die Ermordung des Bulgarischen Finanzministers die Spekulation eingeschüchtert und wieder die Politik in den Vordergrund der Erwägungen gezogen hätte. Infolge fortgesetzter Kaufaufträge aus Berlin waren nur Staatsbahn (249 50) gesucht, ebenso Buschtêhrader Bahn (A. 1295, B. 500), während Nordbahn (2790), Carl Ludwigbahn (213.50), Nordwestbahn (215. 25) und Elbethalbahn (223,25) vernachlässigt waren, andererseits Südbahn (121,20) wegen ungünstiger Dividendenschätzungen stark abgegeben wurden. Die stille Woche zeigte fast gar keine Bewegung auf dem Prioritätenmarkte; diese dürfte aber nach den Feiertagen eintreten, nachdem von neuen Emissionen der Kaiser Ferdinands- und der Böhmischen Nordbahn sowie von dem Steierischen Eisenbahnanlehen gesprochen wird, über welches wir demnächst berichten werden.

Aus der Schweiz.

Verstaatlichung der Schweizerischen Eisenbahnen.

Am 21. März wurden gleichzeitig an zwei verschiedenen Orten Maassnahmen berathen, welche für die mit aller Entschiedenheit angebahnte Verstaatlichung der Schweizerischen Eisenbahnen von besonderer Bedeutung sind. Der Bundesrath versammelte sich zu einer ausserordentlichen Sitzung, um die Botschaft des Eisenbahndepartements über den Ankauf der Centralbahnaktien endgültig festzustellen bezw. zu genehmigen, und in Olten tagte der Verwaltungsrath dieser Bahn, um darüber schlüssig zu werden, ob nicht das ganze Unternehmen dem Bund abzutreten sei. Nachdem der Bundesrath, vorbehaltlich der Ratifikation durch die zuständigen Organe, mit dem bekannten Finanzkonsortium den Kaufvertrag über 50 000 Centralbahnaktien abgeschlossen hatte, machte das Eisenbahndepartement dem Verwaltungsrath der Centralbahn die Mittheilung, dass es in der Lage sei, die Anfrage zu stellen, ob man geneigt wäre, mit dem Bund über die Erwerbung der ganzen Bahnunternehmung in Unterhandlung zu treten. Das Direktorium bejahte diese Frage und schlug nun in der genannten Sitzung dem Verwaltungsrathe vor, mit dem Schweizerischen Bundesrathe in Unterhandlungen über den Ankauf der Centralbahn einzutreten, mit dem Vorbehalt, dass der zu vereinbarende Betrag der Generalversammlung zur Ratifikation vorgelegt werde. Selbstverständlich strebt das Direktorium für den Rest der Aktien die gleichen günstigen Bedingungen an, wie sie dem Banksyndikat, welches die Aktien gegen einen 3 % Rententitel von nominell 1 000 Frcs. umgetauscht hat, gewährt worden sind. Dazu werden vermuthlich noch verschiedene Vorbehalte gemacht, so z. B., dass bis zur vollständigen Verstaatlichung des Schweizerischen Eisenbahnwesens, das eine einheitliche Organisation nöthig machen wird, Basel der Sitz der Bahnverwaltung bleiben soll und dass nach der Verstaatlichung der Sitz einer Kreisdirektion nach Basel verlegt werde.

Bernische Eisenbahnen.

Die Regierung des Kantons Bern beantragt bei dem Grossen Rathe eine Subvention von 1 Million Francs an den Simplondurchstich, ferner eine angemessene Subvention für die direkte Bahn Bern-Neuenburg, ebenso für die Gürbethalbahn, Simmenthalbahn (Thun-Vivis), Brienzerseebahn und eine Anzahl Bernischer Lokalbahnen.

Pilatusbahn.

Der Verkehr hat trotz der äusserst ungünstigen Witterung des Sommers 1890 gegenüber 1889 eher zugenommen, indem 37 317 Personen befördert wurden gegenüber 36 892 Personen in 1889. Die Betriebseinnahmen haben sich aber trotzdem vermindert infolge bedeutender Taxermässigung im Personenverkehr und durch das Wegfallen der grossen Gütertransporte für den Hotelbau. Der Personentransport ergab 260 247 (1889 272 715) Frcs., das Gepäck 8 790 (23 748) Frcs., verschiedene Einnahmen 7 079 (5 339) Frcs.; die Gesammteinnahmen stellen sich daher auf 276 118 Frcs. gegenüber 301 803 Francs im Vorjahre. Andererseits sind die Betriebsausgaben von 107 931 Frcs. in 1889 auf 126 746 Frcs. in 1890 gestiegen. Zum Ueberschuss der Betriebseinnahmen von 149 372 Frcs. kommen noch 44 163 Frcs. anderweitige Eingänge, so dass die von der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Einnahmen sich auf 193 536 Frcs. stellen. Bestritten wurden hier-

aus 34 000 Frcs. Zinsen der konsolidirten Anleihen, 904 Frcs. anderweitige Zinsen und 20 000 Frcs. Einlage in die Spezialfonds. Zur Verfügung bleiben 138 632 Frcs., woraus eine Dividende von 6 % mit 120 000 Frcs. zur Auszahlung kommen soll.

Brünigbahn.

Die Wiedereröffnung des Betriebes auf der Brünigbergstrecke Giswil-Meiringen beginnt, statt wie früher am 1. Mai, dieses Jahr schon mit dem 1. April, gemäss der von der Jura-Simplonbahn veröffentlichten Affiche.

Jahresbericht der Marzilibahn.

Die Drahtseilbahn Marzili-Stadt Bern hat im Jahre 1890 im ganzen 156 087 Personen befördert und dafür 10 944 Frcs. eingenommen; die Gesammteinnahmen betrugen 11 155 Frcs., die Ausgaben 8 311 Frcs., der Einnahmeüberschuss 2 844 Frcs.; beantragte Dividende 3 %.

Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstätter Sees.

Im Jahre 1890 betrugen die Bruttoeinnahmen 261 335 Frcs.; dem Versicherungsfonds wurden 15 350 Frcs. und dem Reservefonds 14 000 Frcs. zugewiesen. Die Aktionäre erhalten eine Dividende von 7 %.

Uetlibergbahn.

Das Gewinn- und Verlustkonto weist nach Abzug der statutarischen Einlage in den Erneuerungs- und Unfallfonds einen Aktivsaldo von 16 930 Frcs. nach; Reinertrag 10 073 Frcs. Beantragte Dividende 1 % = 5 Frcs. für die Aktie.

Elektrische Tramways und Drahtseilbahnen.

Unter obiger Firma wurde mit Sitz in Kerns (Obwalden) und mit einer Vertretung in Genua eine Aktiengesellschaft gegründet, welche den Zweck hat, elektrische Tramways und Drahtseilbahnen nach beliebigem System zu bauen, sei es auf eigene oder Rechnung Dritter oder ferner sich auch bei anderen ähnlichen Gesellschaften zu betheiligen. Das Gesellschaftskapital beträgt 1,5 Millionen Francs. Die Gesellschaft konstituirte sich durch Statutenannahme am 18. Februar d. J. Die Leitung der Geschäfte wird von einem durch den Verwaltungsrath aus seiner Mitte bestimmten Mitgliede oder von einem Direktor unter Aufsicht des Verwaltungsraths geführt.

Kaltbad-Scheideggbahn.

Die Bahn hat im Jahre 1890 während der Betriebszeit 15. Juni—21. September 11 651 Personen und 472 t Güter und Gepäck befördert. Gesammteinnahmen 21 029 Frcs., Ausgaben 21 820 Frcs. Das Betriebsjahr ergibt somit einen Ausfall von 791 Frcs. Der Durchschnitt der Einnahmen während der 12 Betriebsjahre beträgt 20 385 Frcs. Der in der Gewinn- und Verlustrechnung enthaltene Saldo im Betrage von 419 Frcs. gestattet nicht die Ausrichtung einer Dividende.

Stationsanzeiger für Eisenbahnzüge.

Die Herren Gottfried und Heinrich Meyer, Knopffabrik in Heorgen, haben dieser Tage einen selbstthätig funtionirenden kleinen Apparat patentiren lassen, der an einer beliebigen Koupeewand des Eisenbahnwagens angebracht wird und jedesmal beim Abfahren von einer Station in deutlichen Lettern den Namen der kommenden Station so lange sichtbar werden lässt, bis der Zug an jener Station angelangt ist, worauf beim Wiederabfahren der Name der nächsten Station hervortritt. Weder die Gangart des Zuges, noch allfälliges Anhalten vor der Station, Manöveriren, Rückfahrt des betreffenden Wagens vor Erreichung der ursprünglich vorgesehenen Endstation usw. üben irgend einen Einfluss auf die Zuverlässigkeit der Angaben aus.

Aus Nordamerika.

Zahlungseinstellungen und Zwangsverkäufe von Eisenbahnen in 1890.

Während man in Europa die Eisenbahnen, selbst wenn sie sich im Privatbesitz befinden, vorwiegend als öffentliche Verkehrsanstalten betrachtet und demzufolge bei finanziellen Schwierigkeiten der Gesellschaften der Staat den Betrieb, wenn nicht für immer, so doch wenigstens bis zur demnächstigen Regelung der Schwierigkeiten bezw. bis zur anderweiten Konzessionsertheilung übernimmt, ist Nordamerika von dem bis vor wenigen Jahren noch in voller Schärfe aufrecht erhaltenen Grundsatz, dass die Eisenbahnen lediglich Erwerbsunternehmungen sind, im wesentlichen noch nicht abgegangen und hat aus diesem Grundsatz die Folgerung gezogen, dass eine Eisenbahngesellschaft bei Zahlungsunfähigkeit im Grunde genommen nicht anders zu behandeln ist, wie jeder sonstige Schuldner, der seinen Verbindlichkeiten nicht nachkommen kann. So sind denn in den letzten 15 Jahren 477 Eisenbahnen mit einer Gesammtlänge von 20 525 Meilen und einem Anlagekapital (Antheilscheine und Schuldverschreibungen zusammen) von 2 865 235 000 D. zur Zwangsversteigerung gelangt. Für die Beurtheilung der „Geschäftslage des Verkehrsgewerbes“ ist die Zahl der Zwangsverkäufe von erheblichem Werth; die folgende Uebersicht zeigt, wie sich die obengenannten Zahlen auf die einzelnen Jahre vertheilen:

Jahr	Zahl der Bahnen	Länge in Meilen	Anlagekapital (Aktien und Schuldverschreibungen zusammen) in 1 000 D.	Jahr	Zahl der Bahnen	Länge in Meilen	Anlagekapital (Aktien und Schuldverschreibungen zusammen) in 1 000 D.
1876	30	3 840	217 848	1884	15	710	23 504
1877	54	3 875	198 934	1885	22	3 156	278 494
1878	48	3 906	311 631	1886	45	7 687	374 109
1879	65	4 909	243 288	1887	31	5 478	328 181
1880	31	3 775	263 882	1888	19	1 596	64 555
1881	29	3 617	127 923	1889	25	2 930	137 815
1882	16	867	65 426	1890	29	3 825	182 495
1883	18	1 354	37 100				

Wenn man von den günstigen Jahren 1882 bis 1884, denen von 1885 bis 1887 ein gewaltiger Rückschlag folgte, absieht, so scheint seit 1888 eine fühlbare Besserung der Lage des Verkehrsgewerbes eingetreten zu sein; denn auch die Zahlen von 1890 würden ein günstigeres Aussehen haben, wenn sie nicht durch ein ausnahmsweise umfangreiches Netz (die St. Louis, Arkansas und Texasbahn mit einer Länge von 1 222 Meilen und einem Gesammtkapital von 57 867 000 D.) gewaltig angeschwellt worden wären. Meistens sind es nämlich kleinere Bahnen (300 km werden nur selten erreicht oder gar überschritten), die in den mit den stärkeren Nachbarn geführten erbitterten Tarifkriegen unterliegen, ihre Zahlungen einstellen müssen und dann in die Hände des siegreichen Nebenbuhlers übergehen; die St. Louis, Arkansas und Texasbahn hatte sich aus Wettbewerbsrücksichten erst neuerdings mit grossen Kosten aus einer Schmalspur- in eine Vollspurbahn umgewandelt, es ist ihr aber nicht geglückt, ihre Finanzlage in gesunde Verhältnisse überzuleiten. Abgesehen von mehreren noch im Bau befindlichen Linien, welchen die Mittel zur Vollendung ausgingen, für die aber theilweise bereits bedeutende Summen aufgewendet worden sind, wurden im Jahre 1890 die folgenden Bahnen, deren Länge, Anleiheschuld und Aktienkapital dahinter angegeben ist, zwangsweise verkauft:

Bezeichnung der Eisenbahn	Länge in Meilen	Anleiheschuld D.	Aktienkapital D.
Fort Madock and North-Western	45	229 000	315 000
Scioto-Valley	131	2 267 000	2 093 000
Indiana and Illinois Southern	91	1 239 000	1 400 000
St. Louis, Fort Scott and Wichita	293	4 777 000	6 615 000
St. Louis and Chicago (branch)	8	100 000	100 000
Ohio, Indiana and Western	341	10 844 000	13 325 000
Columbia and Port Deposit	40	2 940 000	497 000
Kanawha and Ohio	129	1 154 000	12 200 000
Ohio and North-Western	129	1 785 000	2 010 000
Sheffield and Birmingham Coal, Iron and Railw.	92	3 565 000	7 200 000
Tavares, Apopka and Gulf	29	385 000	660 000
Oregonian	152	1 000 000	960 000
Oakland and State Line	17	34 000	34 000
Columbus and Maysville	19	200 000	850 000
Cloveland, St. Louis and Kansas City	10	500 000	210 000
Jacksonville-South-Eastern	128	1 667 000	1 000 000
American Midland	23	460 000	460 000
Houston East- and West-Texas	192	2 094 000	1 920 000
Shreveport and Houston	40	400 000	400 000
Peach Bottom	20	200 000	200 000
St. Louis Cable and Western	16	600 000	1 000 000
Harrisburg and Potomac	38	507 000	331 000
Chicago and Atlantic	247	9 798 000	9 563 000
Danville and New River	75	700 000	368 000
Shenandoah-Valley	255	9 476 000	3 696 000
St. Louis, Arkansas and Texas	1 222	34 784 000	23 083 000
Savannah, Griffin and North Ala	60	500 000	1 014 000
Frankfort and Holmersburg	4	50 000	100 000
Bennington and Gastonbury	9	—	150 000
zusammen	3 825	90 851 000	91 654 000

Die Lage der Verkehrsanstalten im Jahre 1890 wird noch richtiger durch die Zahl und Art der in diesem Jahre erfolgten Zahlungseinstellungen beleuchtet, weil die Zwangsverkäufe mit Ausnahme der Jacksonville und Südostbahn sowie der Shreveport und Houstonbahn sich durchgängig aus den Vorjahren herschreiben. Die folgende Uebersicht zeigt die Länge, Anleiheschuld und das Aktienkapital der 1890 zur Zahlungseinstellung verurtheilten 26 Bahnen, von denen die beiden ersten 1890 auch bereits zum Verkauf kamen:

Bezeichnung der Eisenbahnen	Länge in Meilen	Anleihe-schuld D.	Aktien-kapital D.
Jacksonville and South-Eastern	128	1 667 000	1 000 000
Shreveport and Houston	40	400 000	400 000
East Line and Red River	124	861 000	615 000
Mobile and Girard	85	1 000 000	1 277 000
Florida Southern	307	3 000 000	2 595 000
Kansas City, Wyandotte and North-Western	239	400 000	2 773 000
Trinity and Sabine	66	1 340 000	—
New Orleans and Gulf	68	1 000 000	241 000
Toledo and South Haven	37	216 000	250 000
San Antonio and Aransas Pass	560	2 445 000	5 000 000
Chautauqua Lake	23	513 000	600 000
Green Bay, Winona and St. Paul	216	4 661 000	10 000 000
South Atlantic and Ohio	40	1 000 000	600 000
Covington and Macon	107	1 284 000	1 284 000
Lackawanna and South-Western	90	800 000	2 800 000
Zanesville, Mont Vernon and Marion	5	300 000	300 000
St. Louis, Alton and Springfield	85	1 000 000	1 500 000
Oregon Pacific	166	4 500 000	5 000 000
Decatur, Chesapeake and New Orleans	34	3 000 000	3 000 000
Columbia and Puget Sound	34	446 000	1 000 000
Pacific Coast	73	1 370 000	1 370 000
Empire and Dublin	32	120 000	320 000
Charleston, Cincinnati and Chicago	175	6 567 000	6 567 000
Chesapeake and Nashville	35	875 000	1 050 000
Pacific Short Line	130	2 600 000	3 000 000
Choctaw Coal and Railway-Comp.	64	1 600 000	1 600 000
zusammen	2 963	58 865 000	54 142 000

Wie die vorstehenden beiden Uebersichten zeigen, ist das Verhältniss zwischen Anleiheschuld und Aktienkapital bei den 53 Bahnen, die im Laufe des Jahres 1890 verkauft wurden oder deren Gesellschaften die Zahlungen einstellten, derartig, dass bei 23 Bahnen das Aktienkapital höher war als die Anleiheschuld, bei 17 Bahnen die Anleiheschuld den grösseren Theil des Kapitals ausmachte und bei 11 Bahnen beide Theile des Anlagekapitals gleich hoch waren, während dasselbe bei einer Bahn nur aus Antheilscheinen, bei einer anderen nur aus Schuldverschreibungen bestand.

Gesetzentwurf, betreffend Ergänzung des Bundesverkehrsgesetzes.

Der Senator Cullom, Präsident des Bundesverkehrsamtes, hat anfangs Februar d. J. dem Senat einen Gesetzentwurf, betreffend Ergänzung des Bundesverkehrsgesetzes, vorgelegt.

Artikel 3, der jede ungerechtfertigte Bevorzugung verbietet, soll derart ergänzt werden, dass er anwendbar wird auf jeden Spediteur oder Verfrachter von Waaren im allgemeinen und auf die Spediteure oder Verfrachter von gleichartigen oder in direktem Wettbewerb stehenden Waaren, und zwar wenn ein ungerechter Unterschied bei Benutzung der Wagen bezw. Beförderungsmittel gemacht wird, ferner wenn ein Frachtnachlass nach Meilen oder eine Vergütung für die Benutzung der Wagen bezw. Beförderungsmittel gewährt wird, und endlich, wenn die Frachtsätze für Leerfahrten angewendet werden. Ein fernerer Zusatz zu diesem Artikel erläutert die zu bewilligenden Erleichterungen dahin, dass jeder gewöhnliche Frachtführer auf Ersuchen irgend eines anderen gewöhnlichen Frachtführers, eines Spediteurs oder Verfrachters gehalten ist, direkte Sendungen nach dem Satze der direkten Tarife anzunehmen, zu befördern und abzuliefern.

Artikel 5 soll in der Weise ergänzt werden, dass es den in Wettbewerb stehenden gewöhnlichen Frachtführern gestattet wird, Verkehrstheilungs-Verträge (Pools) zu schliessen; doch dürfen keine Waaren abgelenkt werden, für welche vom Versender eine bestimmte Linie vorgeschrieben ist. Sobald diese Verkehrstheilungs-Verträge dem Bundesverkehrs-Amt übergeben und von ihm genehmigt sind, haben sie für die vertragschliessenden Theile verbindliche Kraft; das Amt kann indessen auf Grund der ihm übertragenen Machtvollkommenheit, sobald es das öffentliche Interesse erfordert, jeden derartigen Vertrag aufheben. Für den Fall, dass einer der vertragschliessenden Theile gegen die Bestimmungen des Verkehrstheilungs-Vertrages verstösst oder seine Erfüllung verweigert, sind eigene Strafbestimmungen vorgesehen.

Dem Artikel 10 ist eine Bestimmung zugefügt, derzufolge jede freiwillig abgegebene falsche Gewichts- oder Inhaltsangabe, sowie jeder andere Kunstgriff bezw. jedes Mittel, die zum Zweck haben, die Beförderung zu niedrigeren als den regelmässigen Tarifen zu erhalten, für ungesetzlich erklärt und verboten wird. Ferner sind die Strafbestimmungen des Artikels 10 verschärft.

Ausserdem soll dem Bundesverkehrs-Amt das Recht ertheilt werden, jederzeit von den gewöhnlichen Frachtführern Berichte einfordern zu können, und schliesslich soll im Gesetze eine Erklärung Platz finden, dass keine seiner Bestimmungen so zu verstehen ist, als ob die unentgeltliche Beförderung der bei Unfällen verwundeten Personen, sowie der zu ihrer Behandlung bezw. Pflege herbeigerufenen Aerzte oder Krankenwärter und ferner die unentgeltliche oder billigere Beförderung der Eltern von Beamten, sofern erstere wirklich bei den Beamten wohnen, verhindert werden solle.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Wenngleich der Nachbar gehalten ist, sich Erschütterungen durch Betrieb usw. in gewöhnlichem Maasse gefallen zu lassen, so ist doch der Unternehmer seinerseits zu Einrichtungen verpflichtet, welche diese Nachtheile mildern oder beseitigen. Hierüber ist nach den thatsächlichen Verhältnissen und der Möglichkeit eines billigen Interessenausgleichs zu entscheiden.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Berufungsrichter hat angenommen, dass die durch den Fabrikbetrieb der Beklagten verursachten Erschütterungen des klägerischen Hauses das Maass nachbarlicher Duldung nicht überschreiten und hat die vom Kläger darüber erbotenen Beweise, dass eine Beseitigung der Erschütterungen durch anderweite Anlagen in der Fabrik der Beklagten möglich sei, als unerheblich mit der Erwägung abgelehnt, dass eine Verpflichtung zur Beseitigung der Uebelstände auf Seiten der Beklagten nur dann angenommen werden könnte, wenn der Angriff als ein nach den Grundsätzen des Nachbarrechts widerrechtlicher anzusehen wäre. Dieser Satz kann in seiner Allgemeinheit nicht als richtig anerkannt werden. Wenn auch die auf den Rücksichten der Billigkeit beruhenden Grundsätze über nachbarliche Duldung den Hausbesitzer, insbesondere in Industriestädten, verpflichten, sich gewisse Beschränkungen seines Eigenthums durch den Nachbar gefallen zu lassen, so hat doch auf der anderen Seite auch der letztere die Pflicht, solche möglichen Einrichtungen zu treffen, die geeignet sind, die an und für sich schon einen Eingriff in die Rechtssphäre des Eigenthümers enthaltenden Belästigungen zu beseitigen oder zu mildern. Inwieweit im einzelnen Falle der Nachbar angehalten werden könne, derartige Einrichtungen zu treffen, ist mit Rücksicht auf die obwaltenden thatsächlichen Verhältnisse und die Möglichkeit, einen billigen Ausgleich unter den widerstrebenden Interessen der beiden Nachbarn zu finden, zu beurtheilen. Im vorliegenden Falle wird, sofern überhaupt andere Einrichtungen zur Beseitigung der Erschütterungen sich als möglich herausstellen sollten, namentlich in Betracht zu ziehen sein, welchen Kostenaufwand dieselben erfordern und ob sie ohne erhebliche Beeinträchtigung des Fabrikbetriebes der Beklagten getroffen werden können."

(Erk. des II. Civilsenats d. Reichsgerichts v. 17. Juni 1887; Preuss. Verw.-Bl. Bd. VIII S. 349.)

v. O. **Enteignung. Auferlegung einer Eigenthumsbeschränkung.** „Durch Beschluss des Bezirksausschusses zu Potsdam ist in der Enteignungssache der Stadtgemeinde Berlin zum Zwecke der Einlegung eines Druckrohres der allgemeinen Kanalisation der Stadt Berlin in die den Gemeindeverwaltungen von Steglitz und Gross-Lichterfelde unterstellten Wegeterrains der Antrag auf Feststellung einer Entschädigung für die nach den vorausgegangenen Planfeststellungsbeschlüssen aufzuerlegenden Eigenthumsbeschränkungen abgewiesen worden. In der Begründung dieses Beschlusses ist gesagt, dass allerdings eine Benachtheiligung der genannten Gemeinden durch die aufzuerlegende Eigenthumsbeschränkung eintrete, welche nicht vollständig durch die von der Stadtgemeinde Berlin in Ansehung der Wegeunterhaltung übernommenen Verpflichtungen gedeckt sei; es fehle aber, um die hiernach von der Stadtgemeinde Berlin zu leistende Entschädigung in einer bestimmten Summe festzusetzen, zur Zeit an allen Faktoren. Ein solcher Fall sei im § 12 Absatz 2 des Enteignungsgesetzes vorgesehen, ein Antrag auf Kautionsleistung aber

nicht gestellt worden, weshalb hierüber nicht zu entscheiden gewesen sei. Die Gemeinde Gross-Lichterfelde hat den Rechtsweg beschritten. Sie wurde abgewiesen, weil über den von ihr bei Gericht erhobenen Kautionsanspruch, welcher sich nicht als ein Geringeres des Entschädigungsanspruchs darstellt, von der Verwaltungsbehörde ebenso wenig ein Beschluss gefasst war, wie über den bei dieser nicht erhobenen, im Rechtswege verfolgten Feststellungsanspruch. Dazu wäre die Verwaltungsbehörde auch nicht berufen gewesen, und es fehlt der Feststellungsklage an dem erforderlichen Interesse; der zukünftigen Geltendmachung des Entschädigungsanspruches steht der Verwaltungsbehörde nicht entgegen."

(Erk. des V. Civilsenats d. Reichsgerichts v. 13. Juli 1889; Bolze, Praxis des Reichsger. Bd. VIII S. 299.)

Verpflichtung einer auf Entschädigung wegen Körperverletzung klagenden Person, sich einer zu seiner Wiederherstellung erforderlichen Operation zu unterwerfen. „Es ist allerdings nicht richtig, dass jemand, welcher durch einen andern verletzt ist und einen Schadenersatzanspruch gegen denselben erheben will, sich unbedingt allen Operationen zu unterwerfen habe, welche zu seiner vollständigen oder möglichst vollständigen Wiederherstellung führen können, widrigenfalls die Folgen der Verletzung seinem eigenen Verhalten zuzuschreiben seien. Andererseits kann er aber nur dann einen Ersatzanspruch erheben, wenn er selbst dasjenige, was in seinen Kräften steht, zu seiner Heilung gethan, und insbesondere die Heilmittel, welche die Wissenschaft an die Hand zu geben vermag, in vernünftiger Weise benutzt hat. Sein Verhalten muss auch in dieser Beziehung demjenigen eines vernünftigen Menschen entsprechen. Handelt es sich insbesondere um eine Operation, so lässt sich zwar nicht als allgemeine Regel aufstellen, dass es auf die Schwierigkeit und Schmerzhaftigkeit derselben nicht ankomme, wofern sie nur, soweit die menschliche Voraussicht reicht, zu einem Erfolg führen werde. Man wird vielmehr auch insoweit als Maassstab das Verhalten eines vernünftigen Menschen unter solchen Umständen annehmen müssen und dabei auch die Erheblichkeit des Uebels, welchem durch die Operation abgeholfen oder vorgebeugt werden soll, nicht ausser Betracht lassen dürfen. Dasselbe gilt in betreff der Frage, ob der Verletzte die Vornahme einer Operation wegen ihrer Gefährlichkeit verweigern dürfe. Insbesondere wird man es nicht als gerechtfertigt ansehen können, wenn eine Operation, welche nach vernünftigem Ermessen besondere Gefahren nicht mit sich führt, wegen Gefahren, die nur in der Einbildung des Verletzten beruhen, abgelehnt wird. Damit ist selbstverständlich nicht gesagt, dass übertriebene subjektive Vorstellungen von der Schmerzhaftigkeit und der Gefährlichkeit einer Operation auch dann keine Berücksichtigung verdienen, wenn gerade durch diese Einbildung die Gefahr für das Leben und die Gesundheit des Verletzten in bedenklichem Grade erhöht oder der Erfolg des ärztlichen Eingriffs in Frage gestellt wird."

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 22. Dezember 1890 in der Preussischen [landrechtlichen] Sache F. w. N.)

Verschiedenes.

Internationale elektrotechnische Ausstellung in Frankfurt a/M. 1891.

Man schreibt uns: Hans Petersen's Panorama: „Einfahrt eines Norddeutschen Lloyd-Dampfers in den Hafen von Newyork", welches im vorigen Jahre in Bremen so viel Aufsehen erregte durch künstlerische, sowohl wie durch die technische Vollendung und durch den Reiz des zur Darstellung gebrachten Gegenstandes, gelangt auf der elektrotechnischen Ausstellung in vielfach verbesserter Einrichtung zur Aufstellung. Der Beschauer, welcher das Panorama betritt, befindet sich plötzlich an Bord eines der eleganten Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd. Speisesaal, Damensalon, Pentry, Kabinen I. Klasse usw., ist alles im Original aufgestellt. Von der Pracht der einzelnen Räume kann man sich einen Begriff machen, wenn man weiss, dass Holzschnitzereien und andere Schiffseinrichtungen im Panorama allein etwa 100 000 ℳ kosten. Nach Zeichnungen des Architekten Poppe in Bremen wurden die Einrichtungen von der Firma Pfaff in Berlin angefertigt. Alle diese im Panorama liegenden Räume werden von Siemens & Halske auf das reichste elektrisch erleuchtet werden. Geht der Beschauer durch die Schiffsräume hindurch und die Salontreppe hinauf, dann wähnt er sich auf dem Hinterdeck des Dampfers „Lahn", der im Begriff ist, in den Hafen von Newyork hineinzusegeln und ihn umgibt ringsum das unendlich reiche Hafenleben dieser Weltstadt. Durch die elektrische Beleuchtung des Rundgemäldes und der unteren Schiffsräume fügt sich das Panorama in den Zweck der Ausstellung ein. Zu gleicher Zeit erhalten die Besucher Gelegenheit zur Besichtigung eines hervorragenden Kunstwerkes.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Der Geh. Regierungsrath Rock zu Berlin ist mit der Leitung der am 1. April d. J. bei der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin errichteten IV. Abtheilung betraut; dem Regierungs- und Baurath Koch zu Berlin sind die Funktionen eines Direktionsmitgliedes für die ihm vom 1. d. Mts. ab zur selbständigen Erledigung überwiesenen Geschäfte in Abtheilung III der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin übertragen; dem Regierungs- und Baurath Schwartz zu Berlin ist bis auf weiteres die ständige Vertretung des Direktors bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) zu Berlin übertragen; der Maschinenmeister Melcher zu Breslau ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Eisenbahn-Maschineninspektors bei der Hauptwerkstatt Breslau (Freiburg) betraut; dem Regierungs-Baumeister Pustau zu Breslau sind die Funktionen eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Halbstadt) zu Breslau für die ihm zur selbständigen Erledigung zugewiesenen Geschäfte bis auf weiteres übertragen; der Regierungs-Baumeister Patrunky zu Berlin ist mit der ständigen Vertretung des Vorstehers der Hauptwerkstatt Berlin (Direktionsbezirk Berlin) betraut.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Dem Regierungsrath Gloeckner, Mitglied der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, ist die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters im Reichsamt für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen verliehen worden.

Der bisherige Stationsvorsteher I. Klasse Moersch zu Basel ist zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor bei der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt und demselben die Verkehrsinspektion in Mülhausen übertragen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn. Die Verkehrseinstellung auf unserer Lokalbahn Dembica-Rozwadów auf der Theilstrecke Tarnobrzeg Nadbrzezie ist am 25. d. Mts. aufgehoben und der Gesammtverkehr wieder aufgenommen worden. Der Verkehr auf der Strecke Sobów-Rozwadów bleibt bis auf weiteres noch eingestellt.

Lemberg, den 28. März 1891. (619)

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

1. Laut Anzeige der Orientalischen Eisenbahnen wurde der Verkehr zwischen den Stationen Adrianopel und Konstantinopel wegen heftigen Schneeverwehungen am 22. Februar l. J. eingestellt und erst am 6. März a. c. wieder eröffnet.

2. Der zwischen den Stationen Gombos und Erdöd der K. Ung. Staatsbahnen über den Winter eingestellt gewesene Donau - Trajektverkehr wurde am 16. März l. J. wieder eröffnet

Budapest, am 18 März 1891. (620)

Die Direktion der Königl. Ungar. Staatsbahnen.

Königl. Rumänische Staatseisenbahnen. Infolge von Hochwasser war der Verkehr auf unserer Linie zwischen Tecuciu-Galati und Tecuciu-Berlad vom 12. bis 19. März unterbrochen.

Unter Bezugnahme auf § 14 Abs. 4 des Uebereinkommens für gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir Vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Bukarest, den 30. März 1891. (621)

Die Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 18. d. Mts. bewilligte Frachtermässigung für die zur Unterstützung der Bevölkerung in den Kreisen Prüm, Daun, Bitburg, Wittlich, Adenau, Ahrweiler, Schleiden, Montjoie und Malmedy bestimmten Sendungen an Saatkartoffeln wird unter den gleichen Voraussetzungen bis zum 15. Juni d. J. einschl. auch auf diejenigen Sendungen ausgedehnt, welche nach Orten der Bürgermeisterei Mayen

(Land) des gleichnamigen Kreises bestimmt sind.

Köln, den 28. März 1891. (622)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Im Bezirke der unterzeichneten Verwaltung werden ausserhalb der Eisenbahnstationsorte für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern folgende Güter-Nebenstellen zu den nachbenannten Zeitpunkten eröffnet:

		bei Station	
1.	in Allenburg	Wehlau	am 1. April 1891,
2.	„ Bärwalde	Eulenburg	
3.	„ Frauenburg	Braunsberg	
4.	„ Friedland i. Ostpr.	Tapiau	
5.	„ Crone a. B.	Klahrheim	
6.	„ Mewe	Morroschin	
7.	„ Neuenburg a. W.	Hardenberg	
8.	„ Pollnow	Kaffzig	
9.	„ Skurz	Czerwinsk.	
10.	„ Gollub	Schönsee	am 1. Mai 1891.
11.	„ Gorzno	Radosk	

Soweit nicht anderweite Bestimmungen vom Versender bezw. Empfänger getroffen sind, wird das Gut in den genannten Ortschaften den Absendern bahnamtlich abgerollt bezw. den Empfängern in die Behausung gebracht, wofür lediglich die im Rollgebühren-Tarif vorgesehenen Beträge zu erheben sind. Der Rollgebühren-Tarif kann sowohl bei der betreffenden Güter-Nebenstelle als auch bei der Abfertigungsstelle der zugehörigen Bahnstation eingesehen werden.

Ausgeschlossen von der Annahme sind:

a) Stückgüter im Einzelgewicht von mehr als 500 kg;
b) solche Stückgüter, welche sich zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen wegen ihrer Form oder sonstigen Beschaffenheit nicht eignen;
c) die in Gemässheit des § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Güter;
d) lebende Thiere.

Die Annahme und Auslieferung einzelner Sendungen von kleinem Vieh (einschl. Hunden) in Käfigen, Kisten, Körben, Säcken u. dergl. als Frachtgut ist gestattet.

Als Lieferfristen im Verkehr mit den Güter-Nebenstellen gelten die nach den reglementarischen Bestimmungen sich für die zugehörigen Eisenbahnstationen ergebenden Zeiten, unter Zurechnung folgender seitens der Aufsichtsbehörde genehmigten Zuschläge:

1 Tag für Crone a. B., Mewe und Neuenburg,
2 Tage für Allenburg, Bärwalde, Frauenburg, Friedland i. Ostpr., Gollub, Gorzno, Pollnow und Skurz.

Für die bisher im diesseitigen Verwaltungsbezirke eingerichteten Güter-Nebenstellen werden die Zuschlagsfristen zu den Lieferzeiten der betreffenden Bahnstation nachträglich mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde wie folgt festgesetzt: im Verkehr mit den Güter-Nebenstellen Friedeberg N.-M. Stadt bei Station Friedeberg N.-M. und Nörenberg bei Station Freienwalde i. Pm. auf je einen Tag und im Verkehr mit den Güter-Nebenstellen Margonin bei Station Kolmar i. P. und Usch bei Station Schneidemühl auf je zwei Tage.

Beschwerden über Unregelmässigkeiten der Güter-Nebenstellen in der Güterabfertigung sind bei den zuständigen Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern anzubringen.

Jede weitere Auskunft in betreff der Einrichtung der Güter-Nebenstellen und über das bei Inanspruchnahme derselben zu beobachtende Verfahren wird von den Verwaltern der Güter-Nebenstellen, sowie von den zugehörigen Güter-Abfertigungsstellen ertheilt.

Bromberg, den 25. März 1891. (623)

Königliche Eisenbahndirektion.

Einrichtung der Haltestelle Geest-Gottberg für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Vom 15. April d. J. ab findet im Verkehr von und nach der an der Strecke Stendal-Wittenberge gelegenen Haltestelle Geest-Gottberg Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Einzelsendungen und Wagenladungen statt.

Magdeburg, den 28. März 1891. (624)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. werden die Stationen Cronenberg, Forsbach, Hoffnungsthal, Küllenhahn und Rösrath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und die Station Eintracht der Eisern-Siegener Eisenbahn in den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Güterverkehr aufgenommen und für den Verkehr mit der Station Bredenscheid Sätze für Eil- und Frachtstückgut eingeführt. Die Frachtsätze dieser Stationen werden in der Weise ermittelt, dass im Verkehr mit den Stationen Cronenberg und Küllenhahn den Sätzen der Station Elberfeld, im Verkehr mit den Stationen Forsbach, Hoffnungsthal und Rösrath den Sätzen der Station Mülheim a. Rhein B. M. und im Verkehr mit der Station Eintracht den Sätzen der Station Eiserfeld bezw. Siegen Anstosssätze hinzugerechnet werden. Die Sätze für Eil- und Frachtstückgut von und nach Bredenscheid werden durch Hinzurechnen von Anstosssätzen an die der Station Hattingen gebildet. Das Nähere hierüber ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 25. März 1891. (625)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum diesseitigen **Lokal-Gütertarife** vom 1 April 1890 ist der vom 1. April 1891 an gültige Nachtrag 6 herausgegeben, welcher anderweite Ueberführungsgebühren auf den Stationen Bremerhafen, Geestemünde, Hameln und Minden, Ausnahme-Tarifsätze für Giesserei-Roheisen von Giessen, Lollar, Peine und Walkenried, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthält. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter Abfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 24. März 1891. (626)

Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Die in Heft 1 (erste Abth.) der Verbands-Gütertarife für die neue Station Grafenberg des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Köln rechtsrheinisch vorgesehenen, bislang ausser Anwendung gebliebenen Frachtsätze (vgl. Notizblatt zum Tarifhefte) treten am 1. April d. J. in Kraft. Die aus dem sonst aufgehobenen Tarife für die Beförderung metallurgischer Erzeugnisse vom 1. Februar 1888 zeitweilig noch in Geltung belassenen Frachtsätze für die alte Station Grafenberg des Direktionsbezirkes Elberfeld kommen mit dem gleichen Zeitpunkte in Wegfall.

Karlsruhe, den 25. März 1891. (627)

Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Die Frachtsätze des Spezialtarifes III, welche im **Main - Neckarbahn - Bayerischen Gütertarif (Theil II, Heft 5 des Süddeutschen Verbands - Gütertarifes, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen)** vom 1. Januar 1891 und zwar in der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle auf Seite 68 enthalten sind, werden mit Gültigkeit vom 1. April lfd. J. an durch die folgenden Frachtsätze ersetzt:

Frachtsätze des Spezialtarifes III für 100 kg in Mark

km	M.	km	M.	km	M.	km	M.	km	M.
51	0,22	61	0.25	71	0,27	81	0.30	91	0,33
52	0,23	62	0.25	72	0.28	82	0 30	92	0,33
53	0,23	63	0,25	73	0 28	83	0,31	93	0.33
54	0 23	64	0,26	74	0,28	84	0,31	94	0,33
55	0,23	65	0,26	75	0 29	85	0,31	95	0.34
56	0.24	66	0 26	76	0,29	86	0,31	96	0.34
57	0,24	67	0.26	77	0 29	87	0.32	97	0,34
58	0.24	68	0 27	78	0,29	88	0,32	98	0.34
59	0.24	69	0,27	79	0 30	89	0.32	99	0,34
60	0,25	70	0,27	80	0 30	90	0,32	100	0.34

München, den 20. März 1891. (628)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr zwischen Rheinland-Westfalen einerseits und Stationen der Dux-Bodenbacher etc. Bahn andererseits. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag IV zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. Juli 1887 in Kraft, enthaltend ausser einigen — zum Theil bereits durchgeführten — Tarif-Ergänzungen und Aenderungen, theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Koks, Aufnahme der Stationen Emmerich in den Ausnahmetarif für Eisen und Eintracht in diejenigen für Eisen und Roheisen, sowie direkte Frachtsätze für Düsseldorf (Hauptbahnhof) und Essen B. M. (Fil. Krupp). — Der Nachtrag ist bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 26. März 1891. (629)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Ostpreussische Südbahn. Für die Beförderung von Getreide etc. (Kategorie I bis IV der Nomenklatur der Getreidetarife) von den Stationen Kiew Fluss, Tscherkassy Fluss, Krementschug und Warnitzkaja Pristan, welches daselbst auf dem Wasserwege eingegangen ist, nach Königsberg, Pillau und Memel zur überseeischen Ausfuhr treten vom 27. März d. J. neuen Stils bis 27. November d. J. neuen Stils wiederum die vorjährigen Ausnahmetarifsätze in Kraft, welche auf den genannten Deutschen Stationen zu erfahren sind. Ebendaselbst sind die Differenzfrachten zu erfahren, welche nachzuzahlen sind, falls die vorgeschriebenen Bescheinigungen über die erfolgte seewärtige Ausfuhr nicht rechtzeitig beigebracht werden.

Direktion. (H&V 630)

Nassau - Bayerischer Verkehr. Vom 1. April l. J. ab ermässigen sich die Frachtsätze des Sp.-T. III für Entfernungen unter 100 km um durchschnittlich 0,03 M. für 100 kg. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Frankfurt a/M., den 24. März 1891. (631)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Direkte Güterverkehre von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und Grajewo zur Ausfuhr nach Russland. Vom 1. April d. J. ab wird die Station Furth i. Wald der Bayerischen Staatseisenbahnen mit Frachtsätzen für die I Kategorie des Ausnahmetarifs 1 in die Anhänge zu den Ausnahmetarifen für den direkten Güterverkehr von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und Grajewo zur Ausfuhr nach Russland aufgenommen.

Die Frachtsätze betragen für 100 kg in Mark:

Entfernung km	Nach Eydtkuhnen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, zur Ausfuhr nach Russland von der Station	Ausnahmetarif 1 I. Kategorie für Sendungen von unter 5 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
	Anhang. Tariftabelle I (Seite 25 des Tarifs).			
1 222	Furth i. Wald	5,96	3,74	3,12
	Anhang. Tariftabelle II (Seite 33 des Tarifs).			
1 222	Furth i. Wald	3,84	3,39	2,94

Entfernung km	Nach Grajewo, Station der Ostpreussischen Südbahn, zur Ausfuhr nach Russland von der Station	Ausnahmetarif 1 I. Kategorie für Sendungen von unter 5 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
	Anhang. Tariftabelle (Seite 11 des Tarifs).			
1 201	Furth i. Wald	3,84	3,39	2,94

Bromberg, den 23. März 1891. (632)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Am 1. April d. J. tritt der VI. Nachtrag zum Gütertarif Elberfeld - Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen in Kraft. Derselbe enthält u. a. Aenderungen bezw. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement und der besonderen Tarifvorschriften, einen Kilometerzeiger für die in den Tarif neu aufgenommenen Stationen Cronenberg und Küllenhahn und für die Stationen Arolsen, Fleckenberg, Fredeburg, Freudenberg, Gleidorf, Külte-Wetterburg, Langenei, Niederfischbach, Saalhausen, Schmallenberg, Volkmarsen, Warburg-Altstadt, Wehbach und Welda des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, Ergänzungen bezw. Aenderungen der Ausnahmetarife Nr. 3 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II, Nr. 6 für Wegebaumaterialien, Nr. 7 für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen, Nr. 8 für bestimmte Stückgüter und Nr. 11 für bestimmte Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben, sowie einen Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen im Verkehr von gewissen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld nach mehreren Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und mehrere Berichtigungen.
Elberfeld, den 25. März 1891. (633)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. ab kommt der Nachtrag I zum Gütertarife für den oben bezeichneten Verkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält: Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement“ und des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 (bestimmte Stückgüter), 5 (Eisenerze), 9 (Düngemittel, Erde etc.); Aufhebung des Ausnahmetarifs 8 für Runkelrübensamen; einen neuen Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren aller Art zur Ausfuhr nach Oesterreich über die Preussisch-Oesterreichischen Grenzstationen und einen neuen Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen.
Durch diesen Nachtrag wird der bezüglich des Verkehrs mit Stationen der Prinz Heinrich-Eisenbahn noch bis 20 März l. J. in Kraft stehende Gütertarif für den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr vom 1. Januar 1885 nunmehr vollständig aufgehoben. Die Ausnahmefrachtsätze für Runkelrübensamen zwischen Metz und Eydtkuhnen trans. treten erst mit dem 15. Mai l. J. ausser Geltung.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen.
Frankfurt a/M., den 28. März 1891. (634)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh Badische Staatseisenbahnen. Im Verkehre Basel Centralbahnhof einerseits und den Stationen der Badischen Eisenbahnen, den Bodenseeuferstationen sowie der Station Friedrichsfeld der Main - Neckarbahn andererseits werden mit Wirkung vom 1. April l. J. die Artikel „Cigarrenkistchen und Cigarrenkistenbretter, auch gebeizt“ in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 5 (für Holzwaaren usw. als Frachtstückgut) aufgenommen.
Karlsruhe, den 29. März 1891. (635)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Im Badisch - Pfälzischen Güterverkehr wird der Artikel „Roggenschlempe, getrocknete“ mit Wirkung vom 1. April l. J. ab in den Ausnahmetarif Nr. 2 (für bestimmte Stückgüter) zu den unter Ziffer 2 genannten Futtermitteln aufgenommen.
Karlsruhe, den 28. März 1891. (636)
Die Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für die direkte Abfertigung von lebenden Thieren zwischen unserer Station Waldshut einerseits und Stationen der Mittel- und Westschweiz andererseits ist mit Gültigkeit vom 1. April l. J. ein „Distanzenzeiger“ erschienen, welcher von dem diesseitigen Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann.
Karlsruhe, den 29. März 1891. (637)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Oldenburg. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. ab kommt ein Nachtrag VI zum Gütertarife für oben bezeichneten Verkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält: Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement“ und der „Besonderen Tarifvorschriften“, Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Aenderungen der Ausnahmetarife 2 (bestimmte Stückgüter), 5 (Wegebaumaterialien), 7 (Staubkalk zum Düngen), 9 (Düngemittel, Erde etc.), 11 (Braunkohlen, Darrsteine), sowie Ausnahmetarifsätze für Stärke zur überseeischen Ausfuhr und für Giesserei-Roheisen.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen.
Frankfurt a/M., den 27. März 1891. (638)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-, Hannover-, Köln (links- und rechtsrheinisch) - Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. April 1891 treten Ausnahmefrachtsätze für Giesserei - Roheisen von den westlichen Hochofenstationen nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilt das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.
Berlin, den 25. März 1891. (MG639)
Königliche Eisenbahndirektion,
gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab tritt für die Beförderung von Giesserei-Roheisen in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht für den Verkehr von Station Völklingen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona und Erfurt ein Ausnahmetarif in Kraft.
Das Nähere ist bei den in Frage kommenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.
Köln, den 1. April 1891. (640)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Der Nachtrag VIII zum Hannover-Bayerischen Verbands - Gütertarif — Heft No. 1 — tritt mit dem 1. April d. J. in Kraft und ist zum Preise von 0,30 *M.* pro Stück durch Vermittelung der Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs vom 1. Mai 1887 und der bis jetzt erschienenen Nachträge.
Die bisherigen Frachtsätze bleiben noch bis zum 15. Mai l. J. in Gültigkeit, insofern die anderweiten Taxen eine höhere Frachtberechnung ergeben.
Ausser Wirksamkeit treten vom 1. April l. J. an die im Magdeburg-Bayerischen Verbands-Gütertarif vom 1. Oktober 1885, nebst dazu gehörigen Nachträgen, seither bestandenen direkten Frachtsätze von und nach Brockhöfe und Soltau.
Hannover, den 26. März 1890. (641)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Am 1. April l. J. wird für den Binnenverkehr des hiesigen Bezirks und den Verkehr mit den Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn ein neuer Lokal-Gütertarif eingeführt. Durch denselben wird der Lokal-Gütertarif vom 1. Januar 1889 nebst den dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben bis auf die darin enthaltenen Bestimmungen, Kilometerzeiger und Frachtsätze für die Station Düsseldorf B. M. (Bezirk der Königl. Eisenb.-Direktion rechtsrhein. zu Köln), welche für die Frachtberechnung für Eilgut noch bis auf weiteres in Geltung bleiben.

Der neue Tarif enthält im Abschnitt D (Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw.):

1. neue bezw. abgeänderte Bestimmungen über die Abfertigung von Gütern im Verkehr mit Ladestellen;
2. die Festsetzung einer besonderen Gebühr von 50 ₰ für die Umstellung bereits laderecht gestellter Wagen;
3. die Festsetzung einer Gebühr von 3 ℳ für die Ueberführung von Wagen auf Uebergangsstationen zu anschliessenden, dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen;
4. Bestimmungen über den Verkehr mit Güter-Nebenstellen.

Die unter 2 erwähnte Bestimmung tritt wegen der durch dieselbe bedingten Erhöhung erst am 15. Mai l. J. in Kraft.

Der Tarif enthält ferner noch Entfernungen bezw. Frachtsätze für die am 1. April l. J. zu eröffnenden Stationen Küllenhahn und Cronenberg sowie für die Stationen Unter-Eschbach, Immekeppel und Sundwig. Die Frachtsätze für die letzteren treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung auf den betr. Bahnstrecken in Kraft.

Der Kilometerzeiger weist für verschiedene Stationsverbindungen kürzere Entfernungen auf, infolge deren mehrfach Frachtermässigungen eintreten.

Der Tarif ist zum Preise von 1,30 ℳ durch die Güter-Abfertigungsstellen des hiesigen Bezirks käuflich zu beziehen.

Elberfeld, 28. März 1891. (642)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. treten die Nachträge 6 und 14 zu den Staatsbahn-Gütertarifen Hannover-Elberfeld bezw. Köln (rechtsrh.) in Kraft. Dieselben enthalten Ergänzungen und Aenderungen der Haupttarife und der bisher erschienenen Nachträge. Die Nachträge liegen bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 25. März 1891. (643)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. April d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 6 in Kraft. Derselbe ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 26. März 1891. (644)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Köln (linksrheinisch)-Oberhessen. Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. Januar 1889 für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen der 5. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:

Aenderungen und Ergänzungen zu II A „Besondere Bestimmungen zu dem Betriebsreglement", zu II B „Besondere Tarifvorschriften", zu II D b „Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen" und zu II F b „Ausnahmetarife sowie Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Amern, Arloff, Brüggen, Burgwaldniel, Holzheim b/Neuss, Iversheim, Münstereifel, Nievenheim und Stotzheim des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch)."

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 1. April 1891. (645)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Herausgabe des Nachtrags II zum Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Am 1. April d. J. erscheint zum Lokal-Gütertarif (Theil II) für unsern Verwaltungsbezirk vom 1. April 1890 der Nachtrag II, welcher u. a. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, sowie der besonderen Tarifvorschriften und Bestimmungen unter II B, II C, II D, II E und II F b des Haupttarifs, einen neuen Ausnahmetarif (P) für Giesserei-Roheisen nach Leer und Norden, eine Bestimmung wegen Aufnahme der Station Essen B. M. (Filiale Krupp) und Berichtigungen enthält.

Die Tarifentfernung Emmerich-Dillenburg (252 km) tritt erst am 15. Mai d. J. in Kraft.

Abdrücke des Nachtrags II sind bei den Güter-Abfertigungsstellen und in unserem hiesigen Geschäftslokale zu haben.

Köln, den 26. März 1891. (646)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. kommen unter Aufhebung der bezüglichen bestehenden Frachtsätze folgende Tarife etc. zur Einführung:

a) das Tarifheft 7 für den Kohlenverkehr von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrhein.) und Köln (linksrhein.) nach den auf Niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn,
b) das Tarifheft für den Kohlenverkehr von der Station Simpelveld der Grossen Belgischen Centralbahn nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) und
c) der Nachtrag V zu dem vom 1. Januar 1889 ab gültigen Tarifheft 1, enthaltend anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen Bunde, Roermond und Maastricht der Niederländischen Staatsbahn, sowie Berichtigungen.

Abdrücke der Tarifhefte sind zum Preise von 0,35 bezw. 0,10 ℳ für ein Stück bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 26. März 1891. (647)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinischer Nachbar-Güterverkehr und Kohlenverkehr aus dem Ruhr- etc. Gebiet nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrh.) sowie nach den an ersterem Verkehr betheiligten übrigen Stationen. Am 1. April d. J. erscheint eine neue Ausgabe:

a) der Hefte 1—5 des Rheinischen Nachbar-Gütertarifs,
b) des Ausnahmetarifs B für den Kohlenverkehr aus dem Ruhr-, Wurm- und Indegebiet nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld (einschliesslich der Eisern-Siegener Bahn) sowie
c) je ein Nachtrag (II bezw. III und I) zu den Ausnahmetarifen B vom 1. August bezw. 1. April und 1. Juli 1890 für den Kohlenverkehr aus dem Ruhr- etc. Gebiet nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.), ferner nach Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, den Stationen Georgsmarienhütte der Georgs-Marienhüttenbahn, Cranenburg der Holländischen Bahn, Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn, sowie Birten, Goch, Hassum, Labbeck, Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Bahn.

Durch die zu a und b bezeichneten Tarife werden die betreffenden seitherigen Tarife vom 1. Januar und 1. Juli 1889 bezw. vom 1. April 1890 mit der Maassgabe aufgehoben, dass die in dem jetzigen Rheinischen Nachbar-Gütertarife enthaltenen Entfernungen für die Stationen Düsseldorf B. M., K. M. und Rh. bis zu deren gänzlicher Schliessung bei der Frachtberechnung für Eilgüter noch in Anwendung kommen.

Die neuen Tarife enthalten die durch die neuen Bahnverbindungen bei Düsseldorf und Oberhausen etc. bedingten Aenderungen, welche neben zahlreichen Ermässigungen auch vereinzelte Erhöhungen zur Folge haben, ferner Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Stationen, Ausnahmefrachtsätze für Giesserei-Roheisen nach Leer und Norden, im übrigen aber die seitherigen Bestimmungen und Frachtsätze.

In den zu c erwähnten Tarifnachträgen sind u. a. neue Kohlenfrachtsätze von den Stationen Kierberg und Wemmetsweiler sowie nach Holzheim b. Neuss des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.), nach den Stationen Cronenberg, Immekeppel, Küllenhahn, Sundwig und Unter-Eschbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und abgeänderte, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze im Verkehr von und nach verschiedenen Stationen vorgesehen.

Soweit die neuen Tarife und Tarifnachträge Erhöhungen herbeiführen, kommen die jetzigen niedrigeren Entfernungen und Frachtsätze noch bis einschliesslich den 14. Mai d. J. in Anwendung; die für die Station Grafenberg eintretenden Tariferhöhungen gelten jedoch bereits vom 1. April d. J. ab, während diejenigen für den Kohlenverkehr der Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) unter einander schon seit dem 15 Februar d. J. in Gültigkeit sind.

Die Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Cronenberg, Immekeppel, Küllenhahn, Sundwig und Unter-Eschbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, Fremmersdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) und Düsseldorf (Hauptbahnhof) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) treten erst mit dem s. Z. bekannt zu machenden Tage der Eröffnung des Güterverkehrs auf denselben in Kraft.

Abdrücke der obenerwähnten neuen Tarife und Tarifnachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen käuflich zu haben.

Köln, den 26. März 1891. (648)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsgüterverkehr. Am 10. April d. J. treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 c (Schleifholz) für den Verkehr zwischen Janowitz und Berthelsdorf, sowie zwischen Eisenstein, Janowitz, Kauth, Neuern, auch Schüttenhofen und Mosel in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 24. März 1891. (649)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April d. J. treten für die Beförderung von Giesserei-Roheisen von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona Ausnahmefrachtsätze in Kraft; über die Höhe derselben geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 26. März 1891. (650)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Magdeburg vom 1. April 1889 tritt am 1. April d. J. der 9. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. a. einen Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen für den Verkehr von der Station Völklingen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) sowie die Streichung der Entfernungen bezw. Tarifsätze für die Stationen Berlin (Lehrter Bhf.) und Spandau (Lehrter Bhf.).

Die Entfernungen bezw. Tarifsätze für die letztgenannten beiden Stationen werden mit demselben Tage in den Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Altona übernommen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 1. April 1891. (651)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch Oesterreichischer Verbandsverkehr. Auf Seite 22 des Nachtrages XI zu Heft 1 des Verbandstarifs erhöht sich mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab der Frachtsatz des Sp.-T. III Satalic-Niedersedlitz von 0,57 auf 0,77 *M.* für 100 kg.

Dresden, den 25. März 1891. (652)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 5 in Kraft. Derselbe enthält u. a. direkte Kilometerentfernungen für die mit dem 1. April d. J. in den diesseitigen Verwaltungsbereich übergehenden Stationen Berlin, Lehr. Bahnh. und Spandau, sowie die hierdurch bedingte Ergänzung des Abschnitts II. F. b. A snahmetarife.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 29. März 1891. (653)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Auf Seite 243 des Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarifs vom 1. Dezember 1888 ist bei Offenbach im Ausnahmetarif Nr. 26 (Mineralwasser nach Triest usw.) der Frachtsatz von 20,15 Frcs. für die Tonne mit Gültigkeit vom 10. April l. J. einzutragen.

München, den 27. März 1891. (654)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 15. April d. J. tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif, Heft 4 der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält u. a. Einbeziehung neuer Stationen, sowie erhöhte Frachtsätze für Station Grafenberg. Die letzteren gelten vom 1. Juni d. J. ab.

Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 28. März 1891. (655)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag 24 zum Gütertarife vom 1. November 1887 in Kraft. Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für Giesserei-Roheisen, Aufhebung von Tarifsätzen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 29. März 1891. (656)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Brölthaler Nachbarverkehr. Am 1. April d. J. gelangt unter Aufhebung des bezügl. Tarifs vom 1. August 1889 ein zum Theil veränderter und ergänzter neuer Gütertarif (Theil II) für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (lrh.), Köln (rrh.), Hannover und Altona, sowie der Eisern-Siegener Bahn einer- und der Bröltaler Eisenbahn anderseits zur Einführung, von welchem Abdrücke bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen für je 0,30 *M.* zu haben sind.

Die in demselben enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Cronenberg, Immekeppel, Küllenhahn, Sundwig und Unter-Eschbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und Fremmersdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (lrh.) treten erst mit dem s. Z. bekannt zu machenden Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr in Kraft.

Köln, den 26. März 1891. (657)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. treten unter Aufhebung der bestehenden bezüglichen Ausnahmetarife vom 1. April 1884 neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Briquets in geschlossenen Sendungen von 200—300 t von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrhein.) und Köln (linksrhein.) nach Stationen der Niederländischen Staatsbahnen über Venlo und Emmerich und nach Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft über Winterswyk in Kraft.

Die neuen Ausnahmetarife enthalten gegenüber den bisherigen nur insoweit eine Aenderung, als die Station Amsterdam (der früheren Niederländischen Rheinbahn) in den Verkehr über Venlo und die Station Rotterdam (Holländische Bahn) in den Verkehr über Winterswyk einbezogen ist. Der Verkaufspreis der Ausnahmetarife beträgt 0,10 *M.* für das Stück.

Köln, den 29. März 1891. (658)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Der **Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter im Belgisch-Südwestdeutschen Verkehr** findet vom 1. April d. J. ab auch auf „Cigarrenkistchen und Cigarrenkistenbretter, auch gebeizt“ Anwendung.

Strassburg, den 21. März 1891. (659)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 39 A für Eisenerze etc. von Station Eisenerz der K. K. Oe. Stb. nach Borsigwerk im Tarifnachtrag II von 1,60 auf 1,43 *M.* für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 26. März 1891. (660)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. an tritt für den Güterverkehr zwischen Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen einer- und solchen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Luxemburgischen Wilhelmsbahn und der Prinz Heinrichbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen derjenige vom 1. Mai 1882 nebst Nachträgen 1—11 aufgehoben und ersetzt wird.

Soweit gegenüber dem seitherigen Tarif Frachterhöhungen eintreten, bleiben die billigeren Sätze noch bis 15. Mai d. J. in Geltung.

Der Verkaufspreis des Tarifes beträgt 0,80 *M.*

Stuttgart, den 25. März 1891. (661)
Generaldirektion
der K. Württb. Staatseisenbahnen.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. April d. J. treten im Verkehr zwischen Colmar Kanalhafen (Schmalspurbahn Colmar-Markolsheim) und gewissen Stationen der Kaysersberger Thalbahn für Güter des Spezialtarifs III und des Holz-Ausnahmetarifs direkte Frachtsätze in Höhe der früheren Lokalsätze der Kaysersberger Thalbahn in Kraft.

Weitere Auskunft ertheilen auf Verlangen unser Tarifbüreau und die Station Colmar.

Strassburg, den 30. März 1891. (662)

Die seither für Entfernungen von 1 bis 100 km der Frachtberechnung zu Grunde gelegten Frachtsätze des Spezialtarifs III — siehe Seite 120 bis 123 des vom 1. November 1885 an gültigen Tarifhefts Nr. 3 für den Hannover-Bayerischen Eisenbahnverband — kommen vom 1. April d. J. an nicht mehr zur Anwendung. An deren Stelle treten ermässigte Frachtsätze, welche bei den Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen zu erfragen sind.

Hannover, den 30. März 1891. (663)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Italienischer Verband. Am 1. Mai tritt ein Nachtrag II zu Theil I des Deutsch-Italienischen Gütertarifs in Kraft. Derselbe enthält einige Aenderungen und Ergänzungen der Waarenklassifikation und kann kostenfrei von den Verbandsstationen bezogen werden.

Strassburg, den 25. März 1891. (664)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. April d. J. treten für die Beförderung von Kalk und Kalksteinen, auch Mauerziegeln in Wagenladungen von minde-

stens 10 000 kg im Verkehre zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Eisenbahngesellschaft einerseits und den Sächsischen Stationen Berthelsdorf und Grosshartmannsdorf andererseits neue Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.
Dresden, den 31. März 1891. (665)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. April d. J. an gelangt für die Beförderung von Grubendünger bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Leipzig II (Dresdn. Bhf.) nach Posthausen ein ermässigter Frachtsatz von 0,10 ℳ für 100 kg zur Anwendung.
Dresden, am 31. März 1891. (666)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Für die Beförderung von Getreide etc. zum Export von den Stationen Kiew Fluss, Warnitzkaja Pristan, Tscherkassy und Krementschug, welches daselbst auf dem Wasserwege eingegangen ist, nach Danzig und Neufahrwasser, treten vom 27./15. März cr. bis 27./15. November cr. wieder die vorjährigen Ausnahmetarifsätze in Kraft.
Danzig, am 28. März 1891. (667J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Vom 1. April d. J. ab kommen für Giesserei-Roheisensendungen von den Stationen Ilsenburg und Vienenburg (Bezirk Magdeburg) nach den Stationen Berlin Anh.-Dresd. Bhf., Leipzig Berliner, Eilenburger und Thüringer Bahnhof (Bezirk Erfurt) ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung.
Das Nähere ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.
Erfurt, den 31. März 1891. (668)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag XIII zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Ausser Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement enthält derselbe Entfernungen für die Haltestelle Chausseehaus des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. sowie Aenderungen in dem Ausnahmetarif Nr. 8 für bestimmte Stückgüter, Nr. 10 für Wegebaumaterialien, Nr. 11 für Mergel zum Düngen, Nr. 12 für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen und Nr. 15 für geringwerthige Massenartikel. Neu aufgenommen sind die Ausnahmetarife Nr. 16 für Kies und Nr. 17 für Giesserei-Roheisen.
Für die Station Hanau Ostbahnhof sind abgeänderte Entfernungen zur Einstellung gelangt, die indess theilweise erst mit dem 15. Mai d. J. in Kraft treten.
Das Nähere ist bei den betheiligten Eilgut- und Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu erhalten ist.
Frankfurt a/M., den 26. März 1891. (669)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Hannover. Am 1. April l. J. kommt ein Nachtrag X zum Gütertarife für oben bezeichneten Verkehr zur Einführung.
Derselbe enthält: Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement“, der „Besonderen Tarifvorschriften“ und des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, Ermässigung einiger Entfernungen, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, insbesondere Aufnahme der Hohenebra-Ebeleber und der Kerkerbach-Eisenbahn in den Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel, Ermässigung der Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen-Darrsteine nach den Seehafenstationen und Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für Giesserei-Roheisen.
Frankfurt a/M., den 26 März 1891. (670)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. treten der Nachtrag III zu Theil II des Lokaltarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und der Nachtrag VIII zu Theil II des Lokalgütertarifs in Kraft.
Diese Nachträge enthalten u. a. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie Aenderungen des Tarifs für Nebengebühren.
Abdrücke dieser Nachträge können durch die Güterexpeditionen bezogen werden.
Dresden, am 31. März 1891. (671)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ausdehnung der Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter und Ausfuhrstückgüter auf Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfange. Vom 1. April d. J. ab finden in den Lokal- und Wechselverkehren der Preussischen Staatseisenbahnen und der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn die Sätze des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter, sowie des Ausnahmetarifs für den Versand von Frachtstückgütern zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auch auf solche, diesen Ausnahmetarifen angehörende, bisher ausgeschlossene Gegenstände Anwendung, welche wegen ihres aussergewöhnlichen Umfanges in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können.
Berlin, den 31. März 1891. (672MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Preussisch-Bayerischer Vieh- etc. Verkehr. Durch den am 10. April d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag X werden die besonderen Tarifvorschriften abgeändert und die Stations-Tariftabellen für lebende Thiere in Wagenladungen durch Frachtsätze für die Stationen Rätzlingen, Bentschen, Birnbaum, Gnesen und Wreschen ergänzt. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.
Erfurt, den 31. März 1891. (673)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Gütertarif Altona-Magdeburg. Vom 1. April d. J. ab treten für den Verkehr von den Stationen Ilsenburg und Vienenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg nach mehreren Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona — Ausnahme-Frachtsätze für Giesserei-Roheisen bei Aufgabe in Sendungen von 10 000 kg in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.
Altona, den 1. April 1891. (674)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Gütertarif Altona-Frankfurt a/M. Vom 1. April d. J. ab kommen für den Verkehr von der Station Burgsolms des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. nach mehreren Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona Ausnahme-Frachtsätze für Giesserei-Roheisen bei Aufgabe in Sendungen von 10 000 kg zur Einführung.
Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.
Altona, den 1. April 1891. (675)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahme-Frachtsätze für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen von Bolkenhain. Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. ab wird die Station Bolkenhain in den Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen als Versandstation nach allen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 24. März 1891. (676MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1890. Zum vorbezeichneten Tarif tritt mit Gültigkeit vom 1. April 1891 ein Nachtrag II in Kraft, welcher Abänderungen und Ergänzungen der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Nachtrags I enthält.
Berlin, den 31. März 1891. (677MG)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin,
als geschäftsführende Verwaltung.

Donau-Umschlagstarif von und nach Serbien via Korneuburg vom 15. Mai 1888. Mit 10. April l. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif No. 12 für Jutesäcke, Packleinen (Sackleinen, Sackdrillich, Sackzwilch), Jutegewebe, Jutegarne und Baumwollengarne in gepressten Ballen und mit Eisenreifen Englischer Provenienz bei Aufgabe von mindestens 1.000 kg pro Frachtbrief in Kraft.
Der Frachtsatz beträgt:
1. rücksichtlich der Strecke Laube-Korneuburg per Francs Gold . 2,26
   Schleppbahngebühr 0,12
2. rücksichtlich der Strecke Korneuburg-Belgrad per Francs Gold 2,05
   pro 100 kg.

Wien, am 25. März 1891. (678)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Triest-, resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr via Triest-Suezkanal bezw. via Fiume-Suezkanal. Einführung des Nachtrages V zum Verbandstarife Theil II. Mit 15. April 1891 tritt der Nachtrag V zu dem vom 15. April 1888 gültigen Verbands-Gütertarif, Theil II für den Triest-, resp. Fiume-Sächsischen Verkehr in Kraft.
Dieser Nachtrag enthält die Aufnahme der Stationen Burgstädt, Oelsnitz i. V. und Voitersreuth (K. S. St. B.), Aenderung der Bestimmungen hinsichtlich des Verkehres mit Triest Hafen, Bestimmungen über die Bahnhofsvorschrift in Triest für Sendungen, welche in Triest

loco zur Abgabe gelangen, schliesslich Berichtigungen des Haupttarifes und der Nachträge I und IV.

Exemplare des Nachtrages können bei den betheiligten Bahnverwaltungen, sowie durch die Verbandsstationen zum Preise von 5 kr. Oe. W. oder 10 ₰ bezogen werden.

Wien, am 28. März 1891. (679)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Vom 5. April d. J. ab kommen an Sonn- und Festtagen für sämmtliche Verkehrsbeziehungen des Lokal-Personentarifs Sonntags-Fahrkarten zur Ausgabe. Dieselben berechtigen bei einfachem Fahrpreise zur freien Rückfahrt.

Fahrtunterbrechung ist nicht gestattet, auch wird auf diese Fahrkarten kein Freigepäck gewährt.

Cüstrin, 24. März 1891. (680)

Die Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Eisenbahn Güns-Steinamanger. Fahrpreis- und Antheilstabelle für den direkten Personenverkehr mit der Station Güns. Mit 1. Mai 1891 tritt eine Fahrpreis- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten, dann für Tour- und Retourkarten und Militär-Fahrkarten zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und der Station Güns der Eisenbahn Güns-Steinamanger in Kraft.

Exemplare dieser Tabelle sind um den Preis von 5 kr. pro Stück bei der kommerziellen Direktion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien und bei der Betriebsdirektion der benannten Gesellschaft in Budapest käuflich zu haben.

Wien, am 23. März 1891. (681)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, auch namens der Verwaltung der Güns-Steinamanger Eisenbahn.

Direkter Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Warschau-Wiener Bahn über Granica. Mit 15. April d. J. gelangt für den vorbezeichneten Verkehr unter Aufhebung des gegenwärtigen Tarifes vom 1. Dezember 1887 ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen für die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die auf Grundlage des Zonentarifs gebildeten ermässigten Fahrpreise zur Anwendung kommen.

Exemplare des Tarifes sind bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 20 kr. Oe. W. erhältlich.

Wien, 20. März 1891. (682)

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Am 1. April d. J. wird die zwischen den Stationen Fulda und Wiesen der Strecke Fulda-Hilders gelegene Haltestelle Götzenhof für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Frankfurt a/M., den 22. März 1891. (683)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Im Namen der betheiligten Verwaltungen bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass am 1. April d. J. zum Englisch-Niederländisch-Oberrheinischen Personentarif der IV. Nachtrag ausgegeben wird und bei den Stationen einzusehen ist.

Mainz, den 26. März 1891. (684)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Mit dem 1. Juni d. J. kommen die für nachstehende Verkehrsbeziehungen bestehenden Arbeiterfahrkarten zur Aufhebung:

Von Gotha	nach	Halle,
„ Gera	„	Probstzella,
„ Apolda	„	Leipzig,
„ „	„	Grimmenthal,
„ „	„	Ritschenhausen,
„ „	„	Rohr,
„ Elster	„	Berlin,
„ Hoyerswerda	„	Wittenberg,
„ Berlin	„	Annaberg,
„ „	„	Fermerswalde,
„ „	„	Jessen.

Erfurt, den 28. März 1891. (685)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Generalversammlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Herren Aktionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahngesellschaften werden gemäss der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen zu der im Direktionsgebäude zu Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden

Ordentlichen Generalversammlung
auf
Dienstag, den 12. Mai 1891,
Vormittags 9¾ Uhr,

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

I. Vorlage der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung sowie des Geschäftsberichtes der Direktion pro 1890.

II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1890 gemäss § 45 Ziff. 2 der Satzungen.

III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Maassgabe der Fusionsgrundlagen.

IV. Antrag der Verwaltung:

„Die Generalversammlung wolle genehmigen, dass auf Grund der im Geschäftsberichte pro 1890, Seite 19 u. 20 gegebenen Begründung zur Ausführung verschiedener Erweiterungsbauten sowie von Central-Weichen- und Signalanlagen das Bau- und Einrichtungskapital
der Pfälzischen Ludwigsbahn um 5 000 000 ℳ und
der Pfälzischen Maximiliansbahn um 1 000 000 ℳ,
oder bei Annahme eines niedrigeren Zinsfusses als von 4 % um entsprechend grössere Beträge erhöht und die Geldbeschaffung bis zum Belaufe dieser Summen im Wege von Prioritätsanlehen bewerkstelligt werde. — Alles dieses in der Voraussetzung, dass und insoweit die Kgl. Staatsregierung diesem Antrage die Genehmigung ertheilen und gemäss § 26 der Satzungen und Ziffer VI der Fusionsgrundlagen die Zinsgarantie auf diese Kapitalerhöhung ausdehnen wird."

V. Erneuerungswahl für die vier nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziff. I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Die Bilanz-, Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Geschäftsbericht pro 1890 liegen vom 26. April ab in Zimmer Nr. 6 des Direktionsgebäudes dahier zur Einsicht der Herren Aktionäre auf.

Ueber andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände kann in der Generalversammlung nur dann Beschluss gefasst werden, wenn solche nach § 45 Ziff. 6 der Satzungen bezw. Art. 238 Abs. 2 des Reichsgesetzes vom 18. Juli 1884 mindestens eine Woche vorher bei dem unterzeichneten Vorstande angemeldet worden sind.

Diejenigen Herren Aktionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche der Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 4. Mai d. J. auf dem Büreau der Direktion zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalaktien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Aktie der Ludwigsbahn für 2 Aktien gerechnet. (686)

Ludwigshafen a/Rh., 31. März 1891.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes.
J. Neumayer,
Kgl. Geheimer Hofrath.

6. Verdingungen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die Anlieferung von 6 Schnellzugslokomotiven mit Tendern soll durch öffentliche Verdingung vergeben werden. Das für den Bau der Maschine maassgebende allgemeine Programm nebst schematischer Zeichnung ist durch unser Sekretariat gegen Entrichtung einer Gebühr von 2 ℳ portofrei zu beziehen. Die Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift: „Lieferung von Schnellzugslokomotiven" bis spätestens Dienstag, den 12. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, an uns einzusenden.

Die Angebote sollen enthalten:

1. den Preis pro Maschine mit Tender freie Station Darmstadt, fertig betriebsfähig montirt und vollständig ausgerüstet;
2. Angabe der kürzesten Lieferzeit;
3. Zeichnung der Lokomotive mit Tender im Maassstab 1:10. Die Zeichnung muss ein klares Bild der ganzen Einrichtung sowie deren konstruktiven Einzelheiten geben;
4. einen nach jeder Richtung hin erschöpfenden Erläuterungsbericht der Maschine nebst Tender.

Darmstadt, den 25. März 1891. (687)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Verding von Lokomotivkohlen. Die für die Zeit vom 1. Juli 1891 bis dahin 1892 erforderlichen

48 000 t Steinkohlenbriquettes und } zur
250 000 „ Steinkohlen } Lokomotivfeuerung

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 9. April 1891, Vormittags 11 Uhr, statt

Der Zuschlag erfolgt bis zum 1. Mai 1891.

Magdeburg, den 22. März 1891. (688)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. Württrg. Staatseisenbahnen. Die Württbrg. Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung von 200 zweiachsigen bedeckten Güterwagen mit Bremse und einem Ladegewicht von 12,5 t zu vergeben.

Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und zugehörigen Zeichnungen werden von dem maschinentechnischen Büreau auf schriftliches Ansuchen gegen eine per Postanweisung einzusendende Entschädigung von 3 *M.* abgegeben. Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau zur Einsicht auf.

Angebote auf Uebernahme dieser Lieferung oder eines Theils derselben wollen bis

Montag, den 13. April d. J., Mittags 12 Uhr,

verschlossen mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung von Güterwagen"

bei dem Sekretariat der K. Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr stattfinden.

Stuttgart, den 23. März 1891. (689)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen,
Betriebsabtheilung.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Verkauf abgängiger Werkstattsmaterialien. Zum Verkauf der in den diesseitigen Werkstätten zu Breslau (Hauptwerkstatt O/S. und Hauptwerkstatt Oderthor), Oppeln, Kattowitz, Ratibor, Posen und Glogau angesammelten Materialienabgänge ist Termin auf Freitag, den 24. April d. J., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse Nr. 36, anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst im Zimmer 33 zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Entrichtung von 50 ₰, auch in Briefmarken à 10 ₰, unfrankirt bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 26. März 1891. (690)

Materialienbüreau.

8. Offene Stellen.

Ein wissenschaftlich gebildeter Maschineningenieur findet im Büreau unserer Maschinen-Hauptverwaltung zu Chemnitz zunächst unter Gewährung von 50 *M.* wöchentlichem Bezuge Beschäftigung. Bevorzugt werden solche, welche im Eisenbahn-Maschinenwesen thätig gewesen und ihre zweite Hauptprüfung mit Erfolg abgelegt haben. Anerbietungen unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind bis zum 20. April d. J. hierher einzureichen.

Dresden, am 28. März 1891. (691)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ein Steindrucker, verh., 32 J. a., geübt im Ueberziehen autographischer Zeichnungen (spec. f. Eisenbahnen), schriftlicher Arbeiten, sowie in einem Verfahren, wonach man alte gedruckte Zeichnungen etc. wieder auf's Neue übertragen kann, sucht unt. bescheid. Ansprüchen möglichst Lebensstellung. Gef. Off. erb. sub W. 685 a. G. L. Daube & Cie., Gotha.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 27. 1891.



Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 8. April 1891.

Inhalt:

Beschreibung und Resultate des Ungarischen Zonentarifs.

Herr Ministerialrath und Direktor der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen Schober aus Budapest hielt als Gast im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin über vorstehendes Thema einen ebenso sehr belehrenden als fesselnden Vortrag, welchen wir nachstehend (nach „Glaser's Annalen") vollständig zum Abdruck bringen.

Der Herr Vortragende schickt voraus, dass er keine Tariftheorie entwickeln, sondern das Wesen des Zonentarifs schildern wolle, dessen Einführung Ungarn seinem derzeitigen Handelsminister, Excellenz von Baross, verdankt, der die Reform des Personentarifs angeregt und zielbewusst durchgeführt hat. Die mit Einführung des neuen Tarifs eingetretene erhebliche Zunahme des Personenverkehrs, die Steigerung der Einnahmen haben den Beweis erbracht, dass der Herr Handelsminister, als er sich für den von ihm eingeforderten Entwurf eines neuen Tarifes nach dem Zonensystem entschied, eine für Ungarn segensreiche Maassregel ergriffen hat.

In dem folgenden sollen zunächst die Gründe dargelegt werden, welche für das Aufgeben des früheren Personentarifes bestimmend gewesen sind, sodann verdient die Ausführung der Tarifreform eine genauere Betrachtung und schliesslich wird die Bekanntgabe der Ergebnisse des neuen Tarifes von allseitigem Interesse sein und manche Zweifel beseitigen helfen.

In den letzten Jahren vor Einführung der Tarifänderung hatte sich in Ungarn ein Stillstand bei der Entwickelung des Personenverkehres geltend gemacht, während der Güterverkehr einen stetigen Aufschwung nahm. Zwar war im Jahre 1885 gelegentlich einer grossen Landesausstellung der Personenverkehr gestiegen, aber in den folgenden Jahren trat ein Rückschlag ein. Die sonst zur Hebung des Verkehrs geeigneten Mittel, als die Einführung von Rückfahrtkarten, von Abonnements, die Verausgabung von Werthmarken erzielten keinen durchschlagenden Erfolg. Die Frequenz stieg allerdings, obgleich die Zunahme sich auf bestimmte Kreise beschränkte, aber die Einnahmen blieben im wesentlichen dieselben.

Die Ungarischen Staatsbahnen hatten einen Personenverkehr von durchschnittlich 70 000 Reisenden für das Jahr und Bahnkilometer — gegen 250 000 auf den Preussischen Bahnen — und aus denselben eine Einnahme von 3 000 ℳ für das Bahnkilometer, gegen 8 400 ℳ in Preussen. Auf jeden Kopf der Bevölkerung entfielen in Ungarn durchschnittlich 0,7 Reisen (in Preussen 6) und war die durchschnittliche Reiselänge in Ungarn bei 17 Millionen Einwohnern und 10 000 km Bahnnetz 60 km (gegen 26 km in Preussen).

Der zur Anwendung gebrachte Personentarif war hoch, weil der Staat eine Transportsteuer von 20 % der Fahrpreise erhebt und deshalb theurer als in manchen anderen Ländern

beispielsweise 30 % höher als der Preussische, 50 % höher als der Belgische Tarif. Der Durchschnittssatz für die Person und das Bahnkilometer betrug 4,2 ₰ gegen 3,2 ₰ in Preussen.

In dem zweiten der Einführung des Zonentarifs vorhergehenden Jahre betrug die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr auf den Ungarischen Staatsbahnen 8,6 Millionen Gulden, welche sich auf 5 Millionen Reisende vertheilt.

Es fuhren
5 % der Reisenden 12 km (= 0,7 % der Einnahmen = 57 000 fl.),
25 „ „ „ 25 „ (= 5 % der Einnahmen = 405 000 fl.),
3 „ „ „ über 225 „ (= 15 % der Einnahmen = 1 300 000 fl.),
1 „ „ „ „ 300 „

Die auf Hebung des Personenverkehrs gerichteten Untersuchungen liessen erkennen, dass vor allen Dingen der Nachbarverkehr einer Aenderung bedürftig und einer grossen Entwickelung fähig war. Dieser Verkehr hatte sich nur in der Bannmeile der grossen Städte gezeigt, während doch auch bei kleineren Orten eine Verkehrszone besteht, die gepflegt zu werden verdient. Wie viel damit zu erreichen war, für diesen Nachbarverkehr einen mässigen Tarifsatz zu finden, lehren die Erfahrungen der Strassenbahnen. Die Strassenbahnen in Budapest setzten ihren Tarif von 10 kr. auf 6 kr. herab und erzielten sofort eine Frequenz von 10 anstatt 8 Millionen Reisenden, während das grosse Netz der Staatseisenbahnen nur 5 Millionen Reisende hatte.

Als eine weitere Maassregel für die Zukunft ergeben die weiter vor erwähnten Zahlen, dass billige Reisen insbesondere auch für grosse Entfernungen eingerichtet werden müssen, d. h. auf Entfernungen von 2—300 km und darüber hinaus. Für die Strecke Klausenburg-Budapest waren tarifmässig hin und zurück in der II. Klasse 40 fl. zu zahlen, ein Betrag, der für die grosse Mehrzahl der Bevölkerung unerschwinglich war. Bei Aufstellung des Entwurfes für den Zonentarif war man gleichzeitig bestrebt, das Fahrkartenwesen und die Kontrole zu vereinfachen. Es wird später davon noch näher die Rede sein. Als Grundsatz wurde festgehalten, dass jede Station Zonenmittelpunkt sein müsse. Die bisherigen Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 8 600 000 fl. Brachte der neue Tarif mit seinen billigeren Sätzen keine Vermehrung der Zahl der Reisenden, so stand ein Einnahmeausfall von 2 Millionen Gulden bevor.

Diesem Ausfall wurden als mit Wahrscheinlichkeit zu erwartende Einnahmen gegenüber gestellt:

880 000 fl. aus einer erhofften Verkehrssteigerung von 15 %,
100 000 „ durch bessere Benutzung der Eilzüge,
140 000 „ aus dem Uebergange einer Anzahl Reisenden von der unteren auf die höhere Klasse,
100 000 „ aus der Tarifkonstruktion des Budapester Schnittpunktes,
200 000 „ Gepäckmehreinnahmen nach Aufhebung der Gepäckfreiheit.
1 420 000 fl.

Selbst bei dieser Annahme verblieb noch eine Mindereinnahme von 6—700 000 fl. Letztere konnte nur durch eine Verkehrszunahme von 25 % gedeckt werden.

Der Tarif baut sich nach 14 Zonen auf. Die erste Zone ist 25 km lang. Es folgen dann 10 Zonen von je 15 km Länge, so dass die XI. Zone bei 175 km endet. Die XII. und XIII. Zone sind je 25 km lang und zur XIV. Zone gehört jeder Reiseweg von über 225 km bis zur Grenze des Bahnnetzes.

Neben diesen 14 Zonen des Fernverkehres als besondere Gruppe wurde noch eine 2. Gruppe für den Nachbarverkehr eingerichtet und in 2 Zonen getheilt. Dieser Gesammttarif wurde nicht für die Königlich Ungarischen Staatsbahnen, sondern auch für die Zagorianer Bahn, die Nordostbahn und die Ungarische Linie der Kaschau-Oderberger Bahn ins Leben gerufen.

In die I. Zone des Nachbarverkehres gehört in der Regel die Strecke von der Ausgangsstation resp. Haltestelle bis zur nächstgelegenen Station, sowie bis zu der darüber hinaus gelegenen nächsten Haltestelle, und in die II. Zone des Nachbarverkehres in der Regel die Strecke von der Ausgangsstation bezw. Haltestelle bis zur 2. Station event. bis zu der darüber hinaus gelegenen Haltestelle. Die Fahrkarten für den Nachbarverkehr gelten nur für gewöhnliche Personenzüge, also nicht für Eil- und Expresszüge. Bei Benutzung der letzteren sind auch für Reisen nach der nächsten und der 2. Station Fahrkarten für den Fernverkehr zu lösen.

Im Fernverkehr wird, ebenso wie im Nachbarverkehr, die Entfernung von einer Haltestelle bis zur nächsten Station oder von einer Station bis zur nächsten Haltestelle bei Berechnung der Fahrgebühr nicht in Berechnung gezogen; auf dieser kleinen Strecke erfolgt daher die Reise auch mit einer Fahrkarte für den Fernverkehr unentgeltlich.

Die Budapester Stationen sowie auch die Station Zágráb (Agram) — (wenn die Reise über Sissek erfolgt) bilden einen tarifmässigen Schnittpunkt, demgemäss bei solchen Reisen, welche über diese Stationen hinaus führen, die Fahrgebühren von der Ausgangsstation bis Budapest bezw. über Sissek bis Agram und von dort bis zur Bestimmungsstation oder in umgekehrter Richtung stets besonders zu zahlen sind.

Abgesehen von den beiden letzten Zonen ist der Tarif nach einer arithmetischen Progression aufgebaut; Umkartirungen können nicht eintreten. Die Preisverhältnisse für die drei zur Anwendung kommenden Klassen stellen sich wie 1:1,6:2. Aus der auf Seite 261 stehenden Tabelle ist zu ersehen, wie sich die Zonenfahrpreise zu den früher erhobenen verhalten.

Die Personenzug-Fahrpreise sind ungefähr 20 % niedriger gestellt als die der Eilzüge. In der II.—XIV. Zone decken sich die Zonenfahrpreise etwa mit denen der Preussischen Rückfahrtkarten. Im übrigen nähern sich die Sätze dem Belgischen Tarif. Die Ermässigung gegen die früheren Normalpreise beträgt etwa 37—38 %, da aber früher Rückfahrtkarten bestanden, welche der Zonentarif nicht mehr kennt, so blieben schon damals die wirklich erhobenen Preise gegen die Grundpreise um 17 % zurück, mithin ist der Unterschied zwischen den Sätzen des Zonentarifs und den wirklichen früheren Preisen nur 20 %.

Es darf nicht übersehen werden, dass in den Zonenfahrpreisen nach wie vor die 20 % ausmachende Steuer des Staates mit enthalten ist. Die wirkliche Ermässigung von 20 % dürfte als kein übermässiges Wagniss erscheinen; denn eine gleiche Preisherabsetzung hat auf den Französischen Staatsbahnen und den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen seiner Zeit gute Ergebnisse gehabt. Allerdings war keine aussergewöhnliche Mehreinnahme zu erwarten.

Im Nachbarverkehr mit seinen beiden Zonen wurden folgende Sätze angenommen:

	I.	II.	III. Klasse
I. Zone	30	15	10 kr.
II. „	40	22	15 „

Die Ermässigung für die erste Zone betrug gegen die früheren Sätze etwa 55 %, für die II. Zone 68 %.

Im Fernverkehr erweisen sich bei einzelnen Strecken bezw. Zonen ganz wesentliche Ermässigungen. So z. B. wird bei einer 1 000 km langen Strecke (XIV. Zone) nach dem Zonentarif 85 %, bei 500 km 77 % weniger gezahlt als vorher. Die durchschnittliche Ermässigung in der XIV. Zone ist 55 % (beim Anfang der Zone = 226 km 37 %).

Auch beim Zonentarif sind aus besonderen volkswirthschaftlichen und sozialen Gründen noch weitere Fahrpreisermässigungen vorgesehen. So z. B. werden Arbeitertrupps von 30 Köpfen zum halben Zonenfahrpreis und Feldarbeitergruppen schon von 10 Köpfen an zum halben Fahrpreis befördert. Vorweg sei noch bemerkt, dass viele Ungarische Vizinalbahnen mit den Staatsbahnen den Zonentarif eingeführt und dabei ähnliche günstige Erfahrungen gemacht haben, wie die Staatsbahnen.

Vergleichende Tabelle über die Zonenfahrpreise und früher bestandenen Fahrpreise.

Zone	Kilometer	Eilzug			Personenzug			Gemischter Zug		
		Fahrpreise in Gulden								
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
I.	1—25	0,60	0,50	0 30	0,50	0,40	0,25	0,50	0,40	0,25
	* 8	0,60	0 40	0,30	0,50	0,30	0,20	0,40	0,30	0,20
	25	1,80	1,20	0.90	1,50	1,10	0.80	1,40	0,90	0,60
II.	26—40	1,20	1,00	0,60	1,00	0,80	0,50	1,00	0.80	0,50
	26	1,80	1,30	0.90	1,60	1,10	0,80	1,40	0,90	0,60
	40	2,80	2 00	1,40	2,40	1,70	1,20	2,20	1,50	0,90
III.	41—55	1,80	1,50	0,90	1,50	1,20	0,75	1,50	1,20	0,75
	41	2,90	2.00	1.40	2,50	1,70	1.20	2,20	1,50	0,90
	55	3,80	2,70	1.90	3,30	2,30	1,70	3,00	2,00	1,20
IV.	56—70	2,40	2,00	1,20	2.00	1,60	1,00	2,00	1,60	1,00
	56	3,90	2.80	2,00	3,40	2,40	1.70	3,00	2,00	1,20
	70	4,90	3.50	2,50	4,20	3,00	2,10	3,80	2,50	1,50
V.	71—85	3,00	2.50	1,50	2.50	2,00	1,25	2,50	2,00	1,25
	71	5,00	3.50	2,50	4,30	3,00	2,10	3,90	2,60	1,60
	85	5 90	4.20	3.00	5,10	3,60	2,60	4,60	3,10	1,90
VI.	86—100	3,60	3,00	1,80	3,00	2,40	1,50	3,00	2,40	1,50
	86	6,00	4,30	3,00	5,20	3,60	2,60	4,70	3,10	1,90
	100	7,00	4,90	3.50	6,00	4,20	3,00	5,40	3,60	2,20
VII.	101—115	4,20	3,50	2,10	3,50	2,80	1,75	3,50	2,80	1,75
	101	7,10	5,00	3.50	6,10	4,30	3,00	5,50	3,70	2,20
	115	8,00	5,70	4,00	6,90	4,90	3,50	6,20	4,20	2,50
VIII.	116—130	4,80	4,00	2,40	4 00	3,20	2,00	4,00	3,20	2,00
	116	8.10	5,70	4.10	7,00	4,90	3,50	6,30	4,20	2,50
	130	9,10	6,40	4,50	7,80	5,50	3,90	7,00	4,70	2,80
IX.	131—145	5,40	4,50	2,70	4,50	3,60	2,25	4.50	3,60	2,25
	131	9,20	6.50	4,60	7,90	5.50	3,90	7,10	4,70	2,80
	145	10,10	7,20	5,10	8,70	6,10	4,40	7,90	5,20	3,20
X.	146—160	6,00	5,00	3,00	5.00	4,00	2.50	5,00	4,00	2,50
	146	10,20	7,20	5,10	8 80	6,20	4,40	7,90	5,30	3,20
	160	11,20	7,90	5,60	9,60	6 80	4,80	8,70	5,80	3,50
XI.	161—175	6,60	5.50	3,30	5,50	4,40	2,75	5,50	4,40	2,75
	161	11,30	8,00	5,60	9 70	6,80	4,90	8,70	5,80	3,50
	175	12,20	8,60	6,10	10,50	7,40	5,30	9,50	6,30	3,80
XII.	176 - 200	7,20	6,00	3,60	6,00	4,80	3,00	6,00	4,80	3,00
	176	12,30	8,70	6,20	10,60	7,40	5,30	9,50	6,40	3,80
	200	14 00	9,90	7,00	12,00	8,40	6,00	10,80	7,20	4,30
XIII.	201—225	8,40	6,50	4,20	7,00	5,30	3,50	7,00	5,30	3,50
	201	14,00	9,90	7.00	12,10	8,50	6,10	10,90	7,30	4,40
	225	15,70	11,10	7,90	13,60	9,50	6,80	12,20	8,10	4,90
XIV.	226 ∼	9,60	7,00	4,80	8,00	5,80	4,00	8,00	5,80	4,90
	226	15,80	11,20	7,90	13,60	9,50	6,80	12,20	8,20	4,90
	** 731	46,30	32,60	23,20	44,00	30,80	22,00	39,60	26,40	15,90

*) Nach dem früheren Tarif musste die Fahrgebühr für mindestens 8 km gezahlt werden.
**) Frühere Fahrpreise für den Verkehr Budapest-Brassó.

Die neben den Zonenentfernungen angegebenen Fahrpreise sind die Zonenfahrpreise, die unter denselben angeführten jene der Anfangs- und Endentfernung jeder einzelnen Zone entsprechenden früheren Fahrpreise.

Betrachten wir jetzt näher die Fahrkarten und deren Behandlung. Wir werden sehen, dass der neue Tarif auch zu einer grossen Vereinfachung des Fahrkartenwesens sowie der dazu gehörigen Gepäckabfertigung geführt hat und dass Einrichtungen getroffen sind, welche es den Reisenden ermöglichen, ohne sich an den Schalterkassen drängen zu müssen, eine Fahrkarte zu erlangen.

Auf den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bestehen jetzt für den Verkehr der Stationen unter einander dreierlei Gattungen von Fahrkarten und zwar eine Gattung für den Nachbarverkehr und zwei für den Fernverkehr.

Die Fahrkarten für den Nachbarverkehr sind nach nachfolgendem Muster zu je 10 Stück auf einem Blatte gedruckt und sind die auf demselben enthaltenen einzelnen Karten durch Perforirung getrennt.

Die Vorderseite der Fahrkarte ist guillochirt und zwar gelb für die I. Klasse, grün für die II. Klasse und braun für die III. Klasse.

Der Druck ist schwarz für die I. Zone und roth für die II. Zone.

Muster der Fahrkarten.

Vorderseite.

A 000.001 V.

Magy. kir. államvasutak.

SZOMSZÉDOS FORGALOM

1. vonalszakasz

ról

vagy viszont.

I. oszt. 30 kr.

Rückseite.

Ezen jegy csak a megjelölt vonalszakaszon belül személy-, omnibus- és vegyesvonattal történendő, de azon túl nem terjedő egyszeri utazásra jogosit, s ennélfogva valamely hosszabb utazásért fizetendő viteldij részbeni fedezésére sem használható. Ily esetben tehát az utas ugy tekintetik, mintha jegy nélkül találtatnék.

A jegy a végállomáson átadandó.

Die Fahrkarten für Kinder für die III. Klasse unterscheiden sich von jenen für Erwachsene dadurch, dass an der rechten Seite der Karte 1 cm breiter Streifen nicht guillochirt ist.

Der Name der Ausgangsstation wird von der Personenkasse mit dem Stationsstempel aufgedruckt.

Die Fahrkarten für den Nachbarverkehr, welche von den Personenkassen ausgegeben werden, versehen diese mit dem Datumstempel; jene Fahrkarten, welche von den Reisenden an anderen Verkaufsstellen gekauft werden, haben die Thürsteher beim Eintritt in den Wartesaal mit dem Datumstempel zu versehen; doch ist es dem Reisenden gestattet, auf seine Fahrkarte selbst das Datum der Abreise mit Tinte zu setzen.

Die Fahrkarte enthält folgenden Aufdruck und zwar:

Auf der Vorderseite:
Königl. Ungar. Staatseisenbahnen.
Nachbar-Verkehr.
.... Zone
von
Kl. Kr.

Auf der Rückseite:
„Diese Karte berechtigt nur zu einer mit den gewöhnlichen Zügen in der vorangeführten Zone auszuführenden Reise, darf daher nicht zur theilweisen Deckung des für eine längere Strecke entfallenden Fahrpreises verwendet werden. — In einem solchen Falle wird der Reisende so betrachtet, als ob er ohne Fahrkarte betroffen worden wäre.
Die Karte ist auf der Endstation abzugeben."

(Schluss folgt.)

Eisenbahnen bei Schneefall und Schneestürmen.

Mit Bezug auf die Mittheilung des Herrn F. Egermann, Ober-Ingenieur der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien, in Nr. 22 d. Ztg. haben wir folgende Zuschriften*) erhalten:

I.

In der Nr. 22 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" theilen Sie eine Wahrnehmung des Herrn F. Egermann, Ober-Ingenieurs der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien, mit, welche die Verwendung des Blinklichtes, ausgeführt durch Oeffnen und Schliessen der Feuerthüre der Schneepflug-Lokomotive, als ein neues zur Verwendung gelangen sollendes Signal als wünschenswerth hinstellt. Es soll dieser Erweiterung der bestehenden optischen Signale nicht gerade entgegen gesprochen werden; allein, wenn man aus eigener Erfahrung die auf einer offenen Bahnstrecke im Schneesturm vorherrschende Situation genau kennt, muss man die Ueberzeugung erlangen, dass die Anwendung des empfohlenen Signales nur von zweifelhaftem Erfolge sein wird. Bei Nacht und nicht sehr starkem oder gar keinem Schneefall ist es möglich, dass der Lokomotivführer des dem Schneepfluge nachfahrenden Zuges das Blinklicht bemerken und danach seine Maassregeln treffen wird; anders ist es hingegen bei starkem Schneefalle, wo das Blinklicht nur mehr auf sehr kurze Entfernung, etwa schon zu spät, bemerkt werden wird, oder gar bei Tage, wo dasselbe ganz und gar nicht bemerkt werden kann.

Ein wirksam sein sollendes Signal soll aber unter allen Umständen wirken können, wenn es als verlässlich oder wenigstens brauchbar berücksichtigt und eingeführt werden soll, und da ist nach meiner unmaassgeblichen Ansicht ein Schallsignal, welches dem nachfahrenden Lokomotivführer nicht nur allein, sondern der ganzen Zugmannschaft auch bei ganz gestörter Fernsicht auffallen muss, allein noch wirksam, und das wären, um das Tosen der entfesselten Elemente zu überragen, höchstens noch: ein oder mehrere von der Schneepflug-Lokomotive in gemessenen Zeiträumen abzugebende Kanonenschüsse in der Richtung des nachfahrenden Zuges.

Ich bitte Sie, sehr geehrter Herr Redakteur, das Vorstehende nicht etwa als einen Scherz aufzufassen und zu glauben, dass ich das Vorhandensein einer Kanone auf der Schneepfluglokomotive etwa zur Hervorbringung solcher Signale als Bedingung voraussetze; ich will nur eine Thatsache anführen, aus der Sie Ihre Folgerungen zu ziehen imstande sind.

Im Jahre 1862 bei dem Bau der Linie Marburg-Klagenfurt der Oesterreichischen Südbahn hatte ich Gelegenheit, bäuerlichen Festlichkeiten beizuwohnen, bei denen mittelst blind geladener Pistolen Kanonenschüsse nachgeahmt wurden und zwar dadurch, dass der Lauf der abzufeuernden Pistole in ein vorne offenes, hinten durch einen Boden geschlossenes Holzrohr mit entsprechender kleiner Oeffnung gesteckt und dann abgeschossen wurde; der Eindruck war in der Schussrichtung genau derjenige eines starken Kanonenschusses.

Nun die Schlussfolgerung:

Jeder einen Schneepflug befördernde Lokomotivführer erhält von der ihn entsendenden Heizhausleitung einen Revolver vom Kaliber der Armeerevolver mit 6 blinden Schüssen geladen und 50 blinde Patronen separat, ferner ein hölzernes, rundes oder polygonal geformtes Rohr von 1,5 bis 2 m Länge, 0,15 bis 0,02 m lichter Weite, an einem Ende offen, am anderen durch einen Holzboden mit kleiner Oeffnung für den Lauf des Revolvers geschlossen auf den Tender, und der Lokomotivführer oder der denselben begleitende Beamte kann in der Richtung des nachfahrenden Zuges im Falle der Gefahr, also des Steckenbleibens, und wenn ein Zug wirklich nachkommen soll, eine Anzahl nicht zu überhörender Schallsignale abgeben, wenn das Holzrohr mit Rücksicht auf die Richtung der Bahnlinie auf dem Tender in die richtige Ziellage gebracht wird. Dieses Schallsignal hat nicht nur die grosse Sicherheit des Nichtversagens gegenüber Raketen und Knallkapseln für sich, sondern es wird auch aus naheliegenden Ortschaften Hilfskräfte zur Freilegung der Bahn herbeizuziehen und auf nicht zu grosse Entfernungen auch Stationen zu benachrichtigen imstande sein.

H. T.

II.

Als vollkommenstes Signalmittel in der von dem Verfasser angedeuteten Richtung dürfte sich die Magnesium-Blitzlichtlaterne nach dem Deutschen Reichspatent Nr. 46246 von C. C. Schirm, Berlin W., Lützowstrasse 85a empfehlen. Dieselbe zeichnet sich nicht nur durch starke Lichtentwickelung aus, sondern auch durch die Fähigkeit, Lichtblitze mit beliebigen Intervallen auszuführen, so dass auf diesem Wege sowohl bestimmte Signale sich geben lassen, als auch mittelst zweier solcher Laternen eine gegenseitige Unterredung auf grosse Entfernung oder trotz starker atmosphärischer Hindernisse möglich ist. Die Laterne ist ziemlich einfach und zwar mit einer Rundbrennerlampe derart eingerichtet, dass ein Strahlrohr einerseits von unten gegen die Mitte und nach der Spitze der Flamme geführt bezw. gerichtet, andererseits mit einem nach der Art der bekannten Flüssigkeitszerstäuber eingerichteten Gummiballe verbunden ist. Dieses Strahlrohr hat, rechtwinkelig aufsitzend, den Behälter für das Magnesiumpulver, welcher mit seinem zugespitzten Ende soweit in jenes hineinragt, dass selbstthätig aus demselben eine gewisse beschränkte Menge Pulver ausläuft, dessen Querschnitt in Kegelform verschliessend, welche bei jedem Fingerdruck am Gummiballe nach der Flamme geblasen wird, sich sofort wieder ergänzend bei Aufhören der Wirkung des Gummiballes, mit der Flamme aber das bekannte, bei der Photographie neuerdings vielfach angewendete Blitzlicht erzeugend, welches wirksamer ist, als eine elektrische Lichtquelle. Bei der grossen Wichtigkeit der zuverlässigen Ausführung optischer Dunkelheitssignale bei der Ausfahrt von Schneepflugzügen und den dabei unvermeidlichen Unregelmässigkeiten oder wenigstens Unsicherheiten dürfte die Erprobung dieser Laterne in geeigneter und ausführlicher Weise wohl angezeigt sein.

Robert Latowski,
Eisenbahn-Maschinenmeister in Pens.

III.

Die Anwendung des Feuerscheins, welcher bei geöffneter Heizthüre dem Feuerraume der Lokomotive entströmt, zur Verständigung zwischen dem Schneepflugbegleiter und dem Lokomotivpersonal des nachfolgenden Zuges ist gewiss ebenso interessant als einfach und erinnert lebhaft an das Ei des Columbus. Dieselbe setzt jedoch voraus, dass die Fernsicht des Zugpersonals nicht allzu beschränkt sei, dass vielmehr die Wahrnehmung des Feuerscheins, der sich in verhältnissmässig geringer Höhe über der Lokomotive verliert, auf entsprechend

*) Die Zuschrift unter III. vom Verfasser des Aufsatzes in Nr. 17 und 18 S. 161 f. und S. 171 d. Ztg.

grosse Distanz möglich ist. Raketen sind in kupirtem Terrain deshalb vortheilhafter, weil sie schräg seitwärts oder vertikal aufwärts und zwar nicht unbedeutend hoch aufsteigen. Am geeignetsten erscheinen mir zu dem beabsichtigten Zwecke die fixen Signale und in diesem Sinne wollte ich auch die Verwendung von Pechfackeln empfohlen wissen, welche bei den Wächterhäusern an besonderen Ständern angebracht sind und entzündet werden, sobald ein Pflug in der Strecke zwischen zwei Wächterhäusern festgefahren ist oder doch mit solchen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, dass der ihm folgende Zug unbedingt in Kenntniss gesetzt werden muss.

Ob sich das von Herrn F. Egermann empfohlene Signal in der Form von Blinklichtern vortheilhaft verwenden lässt, möchte ich mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Beobachtung unter den bei Schneestürmen herrschenden Verhältnissen fast bezweifeln; dennoch aber theile ich vollständig die Ansicht des genannten Herrn, dass die Anwendung des von ihm erwähnten Signals durch dessen Aufnahme in die Instruktionen für alle jene Fälle vorgesehen werde, in denen dieselbe voraussichtlich von Erfolg begleitet ist.*) Z.

*) Anmerkung der Redaktion. Die Vertheilung von Pechfackeln an die einzelnen Wärterposten, die Mitführung von Fackeln auf der Maschine und im Packwagen ist unseres Wissens bei der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung vorgeschrieben.

Unseres Erachtens liegt in dem angenommenen Vorauffahren der Schneepfluglokomotive ohne Wahrung des Stationsabstandes für den nachfolgenden Zug schon eine durch die Verhältnisse gebotene Abweichung von den Grundsätzen des Betriebsdienstes und dementsprechend auch von der Signalordnung. Bleibt die Schneepfluglokomotive stecken und liegt die Besorgniss eines Aufrennens des nachfolgenden Zuges vor, so sind alle Mittel recht, welche geeignet erscheinen, die Aufmerksamkeit des Lokomotivpersonals zu erregen und vor einer Gefahr zu warnen. Für einen solchen Fall eng begrenzte Vorschriften zu geben, will uns nicht zweckmässig scheinen; denn Signale, welche nicht regelmässig gegeben und dadurch dem Personal eingeprägt werden, sind im Falle der Gefahr die Quelle von Missverständnissen. Der Führer, welcher hinter einer Schneepfluglokomotive herfährt, muss jeden Augenblick gewärtig sein, zu halten. Das Blinkfeuer des Feuerscheins der Lokomotive, geschwungene Fackeln, Kanonenschläge oder dergleichen sind jedes in seiner Art geeignete Mittel, die Aufmerksamkeit des Lokomotivpersonals zu erregen und wagen wir es nicht, zu Gunsten des einen damit zu Ungunsten des anderen uns auszusprechen. Wenn alle zu gleicher Zeit angewendet werden können, scheint uns das am wirksamsten.

Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten für 1889/90.

Dem soeben im Druck erschienenen Verwaltungsbericht, welcher den Zeitraum vom 1. April 1889 bis 31. März 1890 umfasst, ist bezüglich der finanziellen Ergebnisse der Verwaltung der Eisenbahnen und der Bodensee-Dampfschifffahrt folgendes zu entnehmen:

1. Beim Eisenbahnbetrieb haben im Rechnungsjahre 1889/90 betragen:
die Gesammteinnahmen 35 528 626 *M.* (gegen 33 223 927 *M.* im Vorjahre),
die Gesammtausgaben 19 945 539 (16 950 812) *M.*
Hiernach ergab sich ein Reinertrag von 15 583 087 (16 273 115) *M.*

Nach Berücksichtigung der Veränderungen beim Betriebsfonds sind zur Staatshauptkasse abgeliefert worden 14 987 342 (15 963 310) *M.* Im Vergleich mit der im Etat verabschiedeten Summe von 14 526 685 *M.* ist der Reinertrag höher um 1 056 402 Mark, die baare Ablieferung zur Staatshauptkasse höher um 460 657 *M.*

Auf 1 km Betriebslänge kamen: Bruttoeinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 7 260 *M.*, aus dem Güterverkehr 13 843 *M.*, Gesammteinnahmen 22 556 *M.*, Gesammtausgaben 12 663 *M.*, Reinertrag 9 955 *M.*

Das Gesammtanlagekapital für die im Betrieb gestandenen Bahnen im Betrag von 466 638 557 *M.* hat sich verzinst zu 3,36 % gegen 3,51 % im Vorjahre und gegen 3,31 % im Jahre 1887/88. Die ungetilgte Eisenbahnschuld ist auf den 1. April 1889 zu 381 259 033 *M.* berechnet. Das Erforderniss für Verzinsung der Eisenbahnschuld für 1889/90 hat 15 459 235 *M.* betragen. Hinter diesem Bedarf blieb die baare Ablieferung an die Staatshauptkasse um 471 893 *M.* zurück. Werden an der ungetilgten Eisenbahnschuld die Tilgungsquoten der Eisenbahnschuld bis 1. April 1889, welche nicht an dieser, sondern an der allgemeinen Staatsschuld abgerechnet worden sind, mit 13 761 533 *M.* in Abzug gebracht, so stellt sich der noch nicht getilgte, thatsächlich allein zu verzinsende Theil der Eisenbahnschuld am 1. April 1889 auf 367 497 500 *M.* Hierfür hätten die an die Staatshauptkasse abgelieferten Betriebsüberschüsse von 14 987 342 *M.* eine Verzinsung von 4,08 % ergeben.

2. Beim Betrieb der Württembergischen Bodensee-Dampfschifffahrt haben im Rechnungsjahre 1889/90 betragen:
die Gesammteinnahmen 316 370 (284 829) *M.*,
die Gesammtausgaben 310 481 (275 073) *M.*
Hiernach ergab sich ein Reinertrag von 5 888 (9 756) *M.*

3. Eisenbahnbau. Das Eisenbahn-Bauamt Schiltach wurde am 25. Juli 1889 aufgelöst. In Thätigkeit waren für die Ausführung der Bahnlinie Tuttlingen-Sigmaringen die Hochbausektion Sigmaringen und die Bahnbausektionen Sigmaringen und Tuttlingen, für die Ausführung der Württembergischen Theilstrecken der Verbindungsbahn Leutkirch-Memmingen und Wangen-Hergatz die Bahnbausektion Leutkirch, für den Bau der Eisenbahn von Schiltach nach Schramberg die Bahnbausektion Schiltach, für den Bau der Eisenbahn von Nagold nach Altensteig die Bahnbausektion Nagold und für den Bau der Bahn von Reutlingen nach Honau das Eisenbahnbetriebs-Bauamt Reutlingen. Mit den Nacharbeiten an dem zweiten Geleise von der Landesgrenze bei Craisheim bis Eppingen waren die Betriebs-Bauämter Crailsheim, Hall und Heilbronn, mit der Ausführung des zweiten Geleises Mühlacker-Bretten das Betriebs-Bauamt Mühlacker beschäftigt, mit dem Umbau der Bahnhöfe Cannstatt, Geislingen, Mühlacker und Ulm die Bahnhof-Baubüreaus Cannstatt, Geislingen, Mühlacker und das Bahnhof-Bauamt Ulm.

4. Als Neuerungen in den Betriebseinrichtungen sind zu bezeichnen: die Einrichtung von Distanzapparaten, welche unter Einschaltung in die Läutewerksleitungen dem telegraphischen Dienstverkehr zwischen zwei neben einander gelegenen Eisenbahnstationen, in erster Linie den Zurückmeldungen der Züge zu dienen haben; ferner die weitere Ausrüstung der Lokomotiven, Personen-, Post- und Gepäckwagen mit durchgehenden Bremsen nach dem System Westinghouse, sowie die Ausstattung weiterer Personen- und Postwagen mit der Gasbeleuchtung und einer Anzahl von Personenwagen mit der Dampfheizung.

5. Bahngebiet und Bahnbeschreibung. Am 2. Oktober 1889 wurde die Bahnstrecke Leutkirch-Landesgrenze gegen Memmingen dem Betriebe übergeben. Die Länge der im Staatseigenthum befindlichen Eisenbahnen hat mit obengenannter Bahnstrecke einen Zuwachs von 24,97 km erhalten und beträgt am Jahresschluss 1 593,38 km. Hiervon sind doppelgeleisig 304,90 km. Im Inland liegen folgende, nicht dem Staate gehörige Eisenbahnen: 24,17 km, welche im Eigenthum und Betriebe des Grossherzogthums Baden stehen, ferner die Privatbahnen Metzingen-Urach 10,43 km, Unterboihingen-Kirchheim u/T. 6,26 km, Stuttgart-Degerloch-Hohenheim 10,48 km und Ravensburg-Weingarten 4,18 km. Die Gesammtzahl der Stationen beträgt 320.

Von der Gesammtlänge des Bahnnetzes mit 1 593,38 km liegen 367,64 km oder 23,07 % horizontal und 1 225,74 km oder 76,93 % in der Neigung. Die grösste Neigung ist 1 : 43. In gerader Linie liegen 923 67 km oder 57,97 % der ganzen Bahnlinie, gekrümmt sind 669,71 km oder 42,03 %. Der kleinste Krümmungshalbmesser misst 286 m. Die Länge sämmtlicher Geleise berechnet sich auf 2 476,51 km.

Die Schienenstrasse besteht durchweg aus breitbasigen Schienen, von welchen 1 399,25 km aus Eisen und 1 077,26 km aus Stahl gefertigt sind. Zur Unterlage dienen denselben auf 1 714,41 km hölzerne Querschwellen, auf 722,56 km eiserne Querschwellen, auf 2,49 km Steinwürfel und auf 26,48 km Langschwellen nach dem System Hilf. Direkt auf der Unterbettung nach dem System Hartwich ruhen 1,29 km, nach dem System Haarmann 9,28 km.

6. Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen einschl. des Oberbaues betrugen 3 765 584 (1888/89 3 233 027) *M.* und entfallen auf 1 km Länge der unterhaltenen Strecken 2 410 (1888/69 2 071) *M.*, auf 1 km Geleislänge 1 553 (1888/89 1 408) *M.*

7. Der Ertrag aus land- und forstwirthschaftlich benutztem Grundeigenthum betrug 128 197 *M.* (darunter Erlöse aus Holz 2 477 *M.*, aus Weiden 7 411 *M.*, aus Obst 422 *M.*, aus Fischgewässer und Eis 733 *M.*). Der Kulturaufwand auf die Grundflächen betrug 47 276 *M.*, dieser Betrag ist übrigens theilweise als Aufwand für die Bahnunterhaltung anzusehen.

8. Von Neu- und Erweiterungsbauten an älteren Bahnlinien sind hervorzuheben: Erbauung von 16 Wärterhäusern im Bauamtsbezirk Geislingen zur Durchführung der Doppelbesetzung der Wärterposten an der Linie Stuttgart-Ulm, Herstellung eines Kessel- und Maschinenhauses zur elektrischen Beleuchtung des Bahnhofs Stuttgart, Erweiterung der Geleise und Verladeplätze auf den Stationen Allmendingen, Calw, Weissenstein, Laupheim, Freudenstadt, Back-

nang, Erbach, Hasenberg, Eutingen, Jagstzell, Züttlingen, Kisslegg, Ratzenried, Mochenwangen, Betzingen, Waiblingen, Gmünd, Herstellung eines weiteren Dienstwohngebäudes in Freudenstadt, desgl. in Esslingen, von drei weiteren Dienstwohngebäuden in Heilbronn, Errichtung weiterer Wärterhäuser in den Bauamtsbezirken Esslingen und Mühlacker, Erweiterung der Hochbauten in Rothenbach und in Höfen, in Bempflingen, Betzingen und Tuttlingen, Einrichtung der Gasbeleuchtung auf dem Bahnhof Zuffenhausen u. a. m.

Die Centralweichenstellung auf grösseren Bahnhöfen war am 31. März 1890 vollendet und im Betrieb in Aalen, Aulendorf, Backnang, Cannstatt, Calw, Crailsheim, Esslingen, Goldshöfe, Heilbronn, Hessenthal, Horb, Jagstfeld, Leutkirch, Ludwigsburg, Plochingen, Rottweil, Süssen, Stuttgart, Tübingen, Unterboihingen, Waiblingen und Zuffenhausen, im Bau begriffen war sie in Ulm, Eutingen, Tuttlingen. Weichensicherungen einfacher Art zur Durchführung des § 3 Abs. 2 des Bahnpolizeireglements waren am 31. März 1890 ausgeführt und im Betrieb auf 80 Stationen.

Der Gesammtaufwand auf Centralweichenanlagen beziffert sich bis 31. März 1890 auf 1 635 589 *M.*

9. Der Personalbestand beim Eisenbahnbetrieb belief sich auf 9 762 (8 871) Personen und setzte sich zusammen aus 3 924 etatsmässigen und 348 diätarischen Beamten und 5 490 Arbeitern.

10. Der Bestand an Eisenbahn-Betriebsmitteln betrug 346 Lokomotiven, 856 Personenwagen (hierunter 44 Kupee- und 812 Durchgangswagen mit 38 517 Sitzplätzen), 73 Postwagen, 159 Gepäckwagen und 5 227 Güterwagen.

Die Beschaffungskosten der vorhandenen eigenen Betriebsmittel betrugen für Lokomotiven und Tender 15 151 867 *M.*, für Personenwagen 6 345 718 *M.*, für Lastwagen 18 252 085 *M.*, zusammen 39 749 670 *M.* und durchschnittlich für eine Lokomotive 43 792 *M.*, für einen Personenwagen 7 418 *M.*, für einen Lastwagen 3 389 *M.*

11. Leistungen der Betriebsmittel. Die Anzahl der geförderten Züge belief sich auf 155 836 (140 320), deren durchschnittliche Stärke bei den Schnellzügen 18, bei den Personenzügen 21, den gemischten Zügen 30, den Güterzügen 64, bei den Arbeits- und Materialzügen 55 und bei sämmtlichen Zügen durchschnittlich 34 Achsen betrug. In sämmtlichen Zügen wurden zurückgelegt 2 028 184 175 (1 818 991 972) tkm. Die Kosten der Zugkraft berechnen sich auf 4 992 148 *M.*, hiervon kommen auf 1 000 Nutzkm 499 *M.*, auf 1 000 Wagenachskm 15,93 *M.* Für Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel durch die Werkstätten, soweit die Ausgabe der Verwaltung zur Last fällt, sind an Kosten erwachsen 2 297 209 (1 785 704) *M.*

12. Werkstätten. Die Lokomotivwerkstätten beschäftigten durchschnittlich täglich 734, die Wagenwerkstätte 410 Handwerker und sonstige Arbeiter. Von der Schwellen-Imprägniranstalt wurden 126 387 Schwellen imprägnirt.

13. Personen- und Güterverkehr. Von den im Laufe des Berichtsjahres für den inneren Verkehr eingetretenen Neuerungen sind zu erwähnen: die Einführung von wahlweise über zwei verschiedene Bahnstrecken benutzbaren Rückfahrtkarten, die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrtkarten, die Ermässigung der Preise für die Zeitkarten, die Einführung von Schülerzeitkarten zur Fahrt nur in einer Richtung, die Fahrpreisermässigung für Gesellschaftsfahrten, desgleichen für akademische Ausflüge, die Herabsetzung der Theilnehmerzahl bei Schülerfahrten zu ermässigten Preisen, die ausnahmsweise Zulassung einzelner Personen zur Beförderung in Güterzügen, die Benutzung der Fahrkarte über einen anderen als den auf derselben vorgeschriebenen Weg, die Benutzung von Hilfslinien bei Anschlussversäumnissen. Die Gesammtzahl der beförderten Personen beträgt 15 220 423 (13 984 255). Hiervon entfallen auf die I. Klasse 0,62 %, auf die II. Klasse 10,05 %, auf die III. Klasse 89,33 %. Die Ausnutzung der Sitzplätze der Personenwagen beträgt in I. Klasse 12,60 %, in II. Klasse 16,55 %, in III. Klasse 27,23 %. Von der Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr entfallen auf die verschiedenen Wagenklassen I. Klasse 4,48 %, II. Klasse 22,59 %, III. Klasse 72,93 %. Von der Gesammtzahl der gefahrenen Personen entfallen auf den Binnenverkehr 93,52 %, auf den direkten Verkehr 5,32 %, auf den Durchgangsverkehr 1,16 %.

Bezüglich des Güterverkehrs ist im allgemeinen zu bemerken, dass am 1. Januar 1890 die Einführung ermässigter Grundtaxen und Expeditionsgebühren in Anlehnung an die auf den Königlich Preussischen Staatsbahnen und den Grossherzoglich Badischen Bahnen bestehenden Tarifirungsgrundsätze erfolgt ist. An Gütern wurden befördert 4 962 817 (4 584 094) t. Steinkohlen und Koks wurden eingeführt 951 691 (824 001) t. Für den Verbrauch in Württemberg sind verblieben 930 155 t Kohlen. Vergleicht man die Bevölkerung des Landes mit der verbrauchten Menge von Steinkohlen und Koks, so kommen bei 1 995 185 Einwohnern im Durchschnitt auf 1 Einwohner 416,08 kg Kohlen.

14. Unfälle sind im Berichtsjahre 113 (im Vorjahre 82) vorgekommen und zwar 28 Entgleisungen (worunter 4 auf freier Strecke), 19 Zusammenstösse, worunter 1 auf freier Strecke, und 66 sonstige Unfälle. Ausserdem sind zu verzeichnen 34 Radreifenbrüche und 49 Schienenbrüche.

Württembergische Bodensee-Dampfschifffahrt.

Die Betriebsmittel bestanden aus 7 Dampfbooten, worunter 1 Salonschiff, 1 Halbsalonschiff, aus 4 eisernen Schleppbooten und 2 eisernen Trajektkähnen. Von diesen Fahrzeugen führten aus

die Dampfboote 3 732 Fahrten mit 153 503 km Weglänge,
„ Trajektkähne 790 „ „ 25 738 „ „

Beladene Trajektkähne und Schleppboote waren 2 067 Mal in Fahrt. Mittelst der Trajektkähne wurden 5 120 beladene und 4 727 leere Eisenbahnfahrzeuge über den See gebracht. Das Personal der Dampfschiffsverwaltung bestand aus 71 Personen. Befördert wurden 188 773 (178 350) Personen, 340 710 kg Gepäck, 60 324 430 kg Einzel- und Wagenladungsgüter ausschliesslich Getreide (gegen 63 531 970 kg im Vorjahre), 10 639 730 kg Getreide (gegen 10 410 040 kg im Vorjahre), 4 Fahrzeuge, 84 Pferde, 2 655 Stück Hornvieh, 2 021 Stück Kleinvieh, Hunde usw.

Der Vermögenswerth an Schiffen sammt Zubehör an Gebäuden und Grundstücken belief sich auf 451 751 *M.* Als aussergewöhnliches Ereigniss ist der Brand der Schiffswerfte in der Nacht vom 26/27. Juli 1889 zu verzeichnen. Wegen starken Sturmes musste 1 Kursfahrt unterbleiben, ausserdem ist 1 Betriebsstörung (Maschinendefekt) vorgekommen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 48 (Warstein-Lippstadter Eisenbahn) und Nr. 60 (K. K. priv. Böhmische Nordbahn) neu, zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) den IV. und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" den II. Nachtrag herausgegeben.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 48 und Nr. 60 werden die im Juni 1889 bezw. März 1888 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist zum Vereins-Kilometerzeiger Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen) und Nr. 36 (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld) je der II. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der III. Nachtrag herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 944 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Abänderung des § 131 der Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 1. d. Mts.)

Nr. 1112 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Vereinszeitung (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 1145 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Vereinsgebiete (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1153 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, sowie an die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, Begleitschreiben zum Protokoll der am 19./20. März d. J. in Triest abgehaltenen Ausschusssitzung — die nächste Sitzung soll am 24. September d. J. in Hamburg stattfinden — (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 1154 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, sowie die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1159 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verlegung des Sitzes der Verwaltung des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Vereins nach Osnabrück (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1184 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1185 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1200 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, sowie die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen

Staatsbahnen, betreffend Muster zu Umschlägen für Vereins-Fahrscheinhefte sowie das Muster zu Bestellscheinen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath am 19. v. Mts. nachstehende Ergänzungen und Abänderungen der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen:

I. In der Bestimmung unter 1 Absatz 6 Ziffer 2 zweiter Absatz ist hinter dem ersten Satze folgende Vorschrift einzuschalten: „Zu den Patronenhülsen darf kein gefettetes oder geöltes, wohl aber paraffinirtes Papier verwendet werden."

II. Im ersten Absatze der Bestimmung unter XXXI sind einzufügen: a) hinter den Worten „ferner Seilerwaaren" die Worte: „Treibriemen aus Baumwolle und Hanf"; b) hinter den Worten „wenn sie gefettet" die Worte: „oder gefirnisst".

Der zweite Absatz dieser Bestimmung erhält folgende Fassung: „Die genannten Gegenstände werden stets als gefettet oder gefirnisst behandelt, wenn nicht das Gegentheil aus dem Frachtbriefe hervorgeht."

III. Am Schlusse der Bestimmung unter XXXII Ziffer 3 sind folgende Sätze hinzuzufügen: „Die Frachtbriefe müssen die genaue Bezeichnung der in den Fässern, Kübeln oder Kisten verpackten Gegenstände enthalten. Die Beförderung hat nur in offenen Wagen zu erfolgen."

Die Ziffer 4 derselben Bestimmung erhält folgende Fassung: „Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, sowie ungereinigte, mit Haut- und Fleischfasern behaftete Knochen werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober nur in der zu 3 vorgeschriebenen Verpackung angenommen. — In den Monaten November, Dezember, Januar und Februar werden dergleichen Sendungen auch ohne diese Verpackung unter der Bedingung zur Beförderung zugelassen, dass dieselben mit grossen, doppelten, getheerten Decken vollständig eingedeckt sind. Die Decken hat der Versender zu stellen und vor jedem Transporte frisch zu theeren."

IV. Die Bestimmung unter XXXIV ist wie folgt zu fassen: „Schwefel wird nur in bedeckt gebauten oder in offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert."

V. Die Bestimmungen unter XXXVIII 1, XXXVIII a und XXXVIII b sind zu streichen.

VI. Die Bestimmungen unter XXXVIII 2, betreffend die Beförderung von „gasförmiger Kohlensäure und Grubengas", erhält die Ziffer „XXXVIII".

VII. Hinter Ziffer XXXVIII ist folgende neue Bestimmung nachzutragen:

„XXXVIII a. Verflüssigte Gase — Kohlensäure, Stickoxydul, Ammoniak, Chlor, wasserfreie schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen) — unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Stoffe dürfen nur in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl, Chlorkohlenoxyd (Phosgen), ausserdem auch in kupfernen Behältern zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Behälter müssen: a) bei amtlicher, für Kohlensäure, Stickoxydul und Ammoniak alle drei Jahre, für Chlor, schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd jedes Jahr zu wiederholender Prüfung einen inneren Druck, dessen Höhe unter 2 näher angegeben ist, ohne bleibende Veränderung ihrer Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, ausgehalten haben; b) einen amtlichen, in dauerhafter Weise an leicht sichtbarer Stelle angebrachten Vermerk tragen, welcher das Gewicht des leeren Behälters, einschliesslich des Ventils nebst Schutzkappe oder des Stopfens, sowie die zulässige Füllung in Kilogramm nach Maassgabe der Bestimmungen unter 2 und den Tag der letzten Druckprobe angibt; c) aus dem gleichen Stoffe, wie die Behälter selbst, hergestellte und fest aufgeschraubte Kappen zum Schutze der Ventile tragen. — Bei den kupfernen Versandgefässen für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) können jedoch auch schmiedeeiserne Schutzkappen verwendet werden. — Die Behälter müssen mit einer Vorrichtung versehen sein, welche das Rollen derselben verhindert. — Ferner dürfen die Behälter für Chlorkohlenoxyd (Phosgen) anstatt mit Ventilen auch mit eingeschraubten Stopfen ohne Schutzkappe verschlossen werden. Diese Stopfen müssen so dicht schliessen, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerklich macht.

2. Der bei jeder Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen: a) für Kohlensäure und Stickoxydul: 250 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 1,34 l Fassungsraum des Behälters. Beispielsweise darf also ein Behälter, welcher 13,40 l Wasser fasst, nicht mehr als 10 kg flüssiger Kohlensäure oder Stickoxydul enthalten; b) für Ammoniak: 100 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 1,86 l Fassungsraum des Behälters; c) für Chlor: 100 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 0,9 l Fassungsraum; d) für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd (Phosgen): 30 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 0,8 l Fassungsraum.

3. Die mit verflüssigten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen werden und sind weder der Einwirkung der Sonnenstrahlen noch der Ofenwärme auszusetzen.

4. Zur Beförderung sind nur bedeckt gebaute Wagen oder besonders dazu eingerichtete Kesselwagen, welche mit einem hölzernen Ueberkasten versehen sein müssen, zu verwenden."

Vorstehende Aenderungen sind am 1. April d. J. mit der Maassgabe in Kraft getreten, dass noch bis zum 1. Oktober d. J. zur Beförderung der verflüssigten Gase auch solche Behälter verwendet werden dürfen, welche auf Grund der seitherigen Bestimmungen hergestellt und amtlich geprüft sind.

Preussische Staatsbahnen.

Anderweite Abgrenzung mehrerer Betriebsamtsbezirke.

Nach einem Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 18. v. Mts. werden den einzelnen Betriebsamtsbezirken die in Spalte 3 der nachstehenden Tabelle aufgeführten Bahnstrecken vom Tage der Betriebseröffnung zugetheilt:

Direktionsbezirk	Betriebsamt	Bahnstrecke
1. Berlin	Görlitz	Hirschberg-Petersdorf.
2. Breslau	Neisse	Strehlen-Grottkau mit Glambach-Wansen.
3. Elberfeld	Hagen	Hagen-Hengstei. Brügge-Dieringhausen.
4. Erfurt	Cassel	Georgenthal-Tambach. Ohrdruf-Grätenroda.
	Erfurt	Reinsdorf-Frankenhausen. Zella-Mehlis-Schmalkalden-Kleinschmalkalden.
5. Frankfurt a/M.	Wiesbaden	Weilburg-Laubuseschbach.
6. Hannover	Cassel (Main-Weserb.)	Niederwalgern-Weidenhausen.
7. Köln (linksrh.)	Aachen	Alsdorf-Herzogenrath. Morsbach-Koblscheid.
	Köln	Düren-Kreuzau.
	Saarbrücken	Merchweiler-Gittelborn.
8. Köln (rechtsrh.)	Köln-Deutz	Dillenburg-Strassebersbach.
9. Magdeburg.	Berlin (Berlin-Magdeb.)	Biederitz-Loburg.
	Magdeburg (Magdeburg-Halberstadt)	Etgersleben-Förderstedt.
10. Altona	Glückstadt	St. Margarethen-Westl. Mündung des Nordostseekanals.

Neue Berliner Ringbahn.

Auf der neuen Ringbahnstrecke Berlin Potsdamer Bahnhof (Ringbahn)-Gross-Görschenstrasse ist der Betrieb am 1. d. Mts. eröffnet worden. Die Betriebsleitung auf dieser von den Geleisen der Potsdamer Linie räumlich getrennten Strecke findet seit dem 2. d. Mts. durch das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Stadt- und Ringbahn statt.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Stade nach Neuhaus a/O. beauftragt worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Station Elmen an der Strecke Schönebeck - Stassfurt des Direktionsbezirks Magdeburg führt fortan die Bezeichnung „Elmen-Salze" und die Station Brüggen an der Strecke Dülken-Brüggen des Direktionsbezirks Köln (linksrh.) die Bezeichnung „Brüggen (Rheinland)".

Güternebenstellen.

Im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg werden ausserhalb der Eisenbahnstationsorte für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern fol-

gende Güternebenstellen (zu 1—9 am 1. d. Mts. und 10—11 am 1. Mai d. J.) eröffnet:

	bei Station		bei Station
1. in Allenburg .	Wehlau	7. in Neuenburg a. W. . .	Hardenberg
2. „ Bärwalde .	Eulenburg	8. „ Pollnow .	Kaffzig
3. „ Frauenburg	Braunsberg	9. „ Skurz . .	Czerwinsk.
4. „ Friedland i. Ostpr. .	Tapiau	10. „ Gollub . .	Schönsee
5. „ Crone a. B.	Klahrheim	11. „ Gorzno . .	Radosk.
6. „ Mewe . .	Morroschin		

(Vergl. Bekanntmachung in Nr. 26 S. 258 d. Ztg.).

Aus Oldenburg: Gesetz, betreffend den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes.

Nach einem mit Zustimmung des Landtages verkündeten Gesetz wird die Staatsregierung ermächtigt, die zur Bestreitung der Kosten 1. des weiteren Ausbaues des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung bis zum Betrage von zunächst 2 910 000 M., 2. einer Vergrösserung des Wagenparks der Eisenbahnverwaltung bis zum Betrage von 800 000 M., 3. einer Korrektion der unteren Hunte bis zum Betrage von 1 475 100 M., 4. einer Pieranlage in Brake bis zum Betrage von 330 000 M. und 5. einer Pieranlage in Nordenham bis zum Betrage von 650 000 M. erforderlichen Geldmittel im Wege des Kredits flüssig zu machen und zu diesem Zweck in dem Nominalbetrage, wie er zur Herbeischaffung der angegebenen Summen erforderlich sein wird, Anleihen zu Lasten der Landeskasse des Grossherzogthums Oldenburg aufzunehmen und Schuldverschreibungen auszustellen. Die Anleihen sind seitens der Gläubiger unkündbar, während der Staatsregierung das Recht vorbehalten bleibt, dieselben sowohl in ihrem Gesammtbetrage wie in ihren einzelnen Theilen und Theilbeträgen derselben zur Einlösung gegen Baarbezahlung des Nennwerths der Schuldverschreibungen mit einer Frist von mindestens 3 Monaten zu kündigen.

Georgs-Marienhütte-Hassbergen.

Der Vorstand des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins, dessen Eisenbahn Georgs-Marienhütte-Hassbergen an den Vereinseinrichtungen nach Maassgabe der Bestimmungen in § 6 der Vereinssatzungen theilnimmt, hat seinen Sitz von Georgs-Marienhütte bei Osnabrück nach Osnabrück verlegt.

Ostpreussische Südbahn.

Der Aufsichtsrath genehmigte in seiner Sitzung vom 4. d. Mts. die seitens der Verwaltung vorgelegte Bilanz sowie die Festsetzung der Dividende für die Stammprioritäten auf 5 %, für die Stammaktien auf $^1/_6$ %. Die Generalversammlung findet am 23. Mai d. J. statt.

Pfälzische Eisenbahnen.

Auf der Tagesordnung der auf den 12. Mai d. J. einberufenen Generalversammlung steht u. a. ein Antrag, betreffend die Aufnahme von 5 000 000 M. für die Ludwigsbahn und von 1 000 000 M. für die Maximiliansbahn, beides für Erweiterungsbauten, Weichen und Signale. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 26 S. V d. Ztg.)

Unterelbesche Eisenbahn.

Die Inhaber von Aktien der Bahn werden aufmerksam gemacht, dass der infolge Verstaatlichung erforderlich gewordene Umtausch der Aktien gegen Konsols nur noch bis 30. Juni d. J. stattfindet. Nicht eingeliefert sind 48 Aktien Lit. A., auf welche nach dem 1. Juli d. J. nur noch der Nennwerth vergütet wird, und 2 247 Aktien Lit. C., welche mit dem 1. Juli d. J. werthlos werden. Die Einlösung erfolgt durch die Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen zu Hannover und zu Berlin, sowie durch die Königliche Eisenbahn-Betriebskasse zu Harburg.

Saal-Eisenbahn.

Nach dem Jahresbericht betrugen die Betriebseinnahmen im Jahre 1890 1 310 637 M. (im Vorjahre 1 314 585 M.) und die Betriebsausgaben 832 127 (867 784) M. Der Ueberschuss beläuft sich somit auf 478 510 (446 801) M. Hiervon geht ab in den Erneuerungsfonds regelmässige Rücklagen 75 000 (58 000) M., Erlös für das ausrangirte Betriebsmaterial 38 732 (112 733) M., zusammen 113 732 (170 733) M., wovon zur Erneuerung bestimmter Gegenstände 109 230 M. in Ausgabe verrechnet wurden. Dem Reservefonds wurden 8 000 (2 500) M. überwiesen und stellt sich derselbe nunmehr auf 79 844 M.

Die Verwendung des 466 008 (510 007) M. betragenden Ueberschusses soll wie folgt bewirkt werden: Zur Verzinsung der 3½ % Obligationen und sonstigen Darlehen 126 408 (122 500) Mark, zur Zahlung persönlicher Gewinnantheile 10 264 M., Staatssteuer 8 297 M., zur Zahlung von 4¾ % Dividende auf die Prioritäts-Stammaktien 320 625 M., während der Rest von 414 M. auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1889/90 ist bezüglich der Preussischen Strecke der Eisenberg-Crossener Eisenbahn auf 719,81 M. festgestellt worden. — Aus dem Betriebe der Preussischen Strecke der Eisenbahn von Themar nach Schleusingen ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen für 1889 nicht erzielt worden.

Schaftlach-Gmund.

⊙ Die Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund am Tegernsee hielt unter dem 1. d. Mts. die 8. Generalversammlung ab. Nach dem Geschäftsbericht wurden im ganzen 4 082 Züge gefahren. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 95 632 M., die Gesammt-Betriebsausgaben auf 31 474 M. = 31,45 % der reinen Betriebseinnahmen. Gesammtzahl der beförderten Personen 85 256 mit 38 626 M., 20 t Gepäck mit 2 195 M. Einnahme. Summe aller Nebeneinnahmen 12 292 M. Abgegangene Güter 17 687 t mit 19 452 M. erhobenen Beträgen. Angekommene Güter 31 895 t mit 37 110 M. Einnahme. Als Dividende wurden 8 % bezahlt.

Breslauer Strasseneisenbahnen.

Die Generalversammlung genehmigte die Vertheilung einer Dividende von 6,5 %.

Düsseldorfer Strasseneisenbahnen.

Die Gesellschaft zahlt, wie der „Voss. Ztg." geschrieben wird, weder Dividenden noch Zinsen. Die Aktionäre erhalten für die fälligen Zinskupons Skrips.

Hamburger Strasseneisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1890 zusammen 30 062 397 gegen 29 305 036 Personen im Vorjahre befördert. Die Einnahmen betrugen 3 943 435 (3 809 048) M., die Ausgaben 3 108 932 (2 980 947) M. Von dem Ueberschuss in Höhe von 835 503 (828 101) M. wurden 402 546 (467 926) M. zu Abschreibungen verwendet, 21 647 (18 808) M. dem Reservefonds zugeführt und 20 565 (17 108) M. als persönliche Gewinnantheile gezahlt. Die zur Vertheilung gelangende Dividende beträgt 6 % mit 390 000 M. (gegen 5 % im Vorjahre). Der Bericht hebt hervor, dass es gelungen ist, den Generalvertrag bis 1915 verlängert zu erhalten. Das Aktienkapital beziffert sich unverändert auf 6 500 000 M.; von Prioritäten sind 3 259 000 M. in Umlauf. Zwecks Uebernahme der Grossen Hamburg-Altonaer Strassen-Eisenbahngesellschaft sollen jetzt 1 800 000 M. neue Aktien und 1 Million Mark neue Prioritäten, ausserdem aber noch 1 Million Mark weitere Prioritäten zur Ausführung neuer Anlagen ausgegeben werden.

Neue Berliner Pferdeeisenbahn.

Die Roheinnahme aus der Beförderung von Personen (einschl. der Abonnements) stellt sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1890 insgesammt auf 1 625 000 M. (gegen das Vorjahr mehr 61 000 M.). Die von der Gesellschaft an die Stadtgemeinde Berlin zu zahlende Abgabe beträgt 4 % der Roheinnahme und stellt sich demnach auf 65 000 M.

Kilometergelder bei Dienstreisen.

Der „Reichsanzeiger" schreibt: „Bei der Rechnungsrevision sind Verschiedenheiten in der Behandlung der Frage wahrgenommen worden, welche Berliner Bahnhöfe bei den von und nach Berlin unter Benutzung der Berliner Stadtbahn ausgeführten Dienstreisen als Anfangs- oder Endpunkte anzusehen sind. Während bei den von Berlin nach Norden und Süden und umgekehrt ausgeführten Dienstreisen Zweifel nicht bestehen können, indem in diesen Fällen die dem Reiseziel oder dem Abgangsort zunächst gelegenen Bahnhöfe (der Stettiner, der Anhaltische, der Görlitzer Bahnhof) als Ausgangs- oder Endpunkte der Reise zu gelten haben, macht sich bei den von Berlin nach Westen und Osten und umgekehrt ausgeführten Dienstreisen, bei denen die Benutzung der Berliner Stadtbahn in Frage kommen kann, vielfach eine Unsicherheit in Bezug auf den bei Berechnung der Reisekosten zu berücksichtigenden Anfangs- oder Endpunkt der Reise bemerkbar. Behufs Herbeiführung eines übereinstimmenden Verfahrens und unter Festhaltung der allgemeinen Regel, dass bei Dienstreisen stets der für die Staatskasse billigste Reiseweg für die Berechnung der Reisekosten maassgebend ist, die Bahnhöfe der Berliner Stadt-

bahn deshalb bei der Reisekostenvergütung überhaupt nur insoweit in Betracht kommen, als es sich um solche Reisen handelt, welche im dienstlichen Interesse auf einem Bahnhofe der Stadtbahn angetreten oder beendigt werden müssen und nicht billiger von oder nach einem anderen Bahnhof ausgeführt werden können, ist für die Berechnung der Reisekosten bei Dienstreisen von und nach Berlin auf den Vorschlag der Königlichen Ober-Rechnungskammer folgender Grundsatz anerkannt worden: Bei denjenigen Dienstreisen, welche auf der Berliner Stadtbahn angetreten oder beendigt sein müssen (d. h. von oder nach einem dem Reiseziel oder dem Abgangsorte näher gelegenen Berliner Bahnhofe nicht ausgeführt werden können), gilt bei Reisen nach oder aus dem Westen der Bahnhof Friedrichstrasse, bei Reisen nach oder aus dem Osten der Schlesische Bahnhof als Anfangs- oder Endpunkt der Reise."

Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Geschäftsbericht.

Aus dem Geschäftsberichte der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft für das Betriebsjahr 1890 entnehmen wir folgende Daten:

Im Jahre 1890 wurden auf der Aussig-Teplitzer Bahn befördert: 1 417 876 Personen und 7 487 723 t Güter, daher um 137 724 Personen und um 721 438 t Güter mehr wie im Jahre 1889.

Von den Gütern waren 6 830 514 t Kohlen und 657 209 t diverse Güter, und zwar wurden die vorbezeichneten Kohlenquantitäten im Lokalverkehr mit 447 690 t, zur Elbe mit 1 697 014 t, nach dem Inlande mit 2 079 395 t, nach dem Auslande mit 2 606 415 t verfrachtet.

Die Bruttoeinnahmen im Jahre 1890 betrugen 6 074 055 fl., daher sich gegen das Jahr 1889 eine Mehreinnahme von 714 455 fl. ergibt.

Die Betriebsausgaben beziffern sich auf rund 2 138 975 fl. Es ergibt sich sonach abzüglich der Steuern, dann der für die Prioritätsanleihe erforderlichen Zinsen und Tilgungsquote ein Reingewinn von 2 810 431 fl., daher um 201 090 fl. mehr, wie im Jahre 1889.

Die am 25. April d. J. in Teplitz stattfindende XXXIII. ordentliche Generalversammlung wird wegen Verwendung des erzielten Reingewinnes Beschluss zu fassen haben und wiederholen wir aus früheren Berichten, dass der Verwaltungsrath die Vertheilung einer Dividende von 60 fl. Oe. W. für die Aktie à 300 fl. Oe. W. beantragen wird.

Die Bahn hat eine Gesammtlänge von 100,865 km, wovon die ganze Strecke von Aussig bis Komotau auf 64,971 km doppelgeleisig ist. Hierzu kommen 71 Flügelbahnen in der Gesammtlänge von 61,823 km, so dass die Gesammtlänge der von der Gesellschaft betriebenen Bahnstrecken 162,688 km, die Länge sämmtlicher Geleise auf der Hauptbahn und den Flügelbahnen 399,911 km beträgt.

Die Hochbauten der Haupt- und Flügelbahnen nehmen eine Fläche von 710,40 ha ein.

Der Fahrpark besteht in: 71 Lokomotiven, 71 Tendern, 94 Personenwagen, 20 Kondukteurwagen, 2 Postambulanzwagen, 10 Spezial-Güterwagen, 250 sonstige gedeckte Lastwagen, 4 300 Kohlenwagen, 200 Equipagewagen, 1 Schneepflug, 4 Draisinen, 55 Bahnwagen und 1 Hilfswagen für Bahnunfälle.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

Anwendung des § 36 Abs. 2 des Preussischen Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 auf die infolge Staatsvertrags in den Preussischen Staatsdienst übernommenen Beamten. Der Kläger war beim Abschluss des Staatsvertrags vom 30. Mai 1868 pensionsfähiger Hessischer Beamter. Das ihm damit erworbene eventuelle Pensionsrecht ging durch seinen Uebertritt in den Preussischen Staatsdienst nicht verloren, da es durch § 3 des genannten Staatsvertrags vorbehalten wurde. Wenn es sich daher jetzt, nachdem der Kläger 21 Jahre lang im Preussischen Dienste funktionirt hat, um dessen Pensionirung handelt, so folgt aus jenem durch den Staatsvertrag geschaffenen Verhältnisse zunächst, dass die Zeit, in welcher der Kläger als pensionsberechtigter Beamter im Hessischen Dienste gestanden, nicht als eine im Ausland verbrachte Dienstzeit angesehen werden darf, die darum keinenfalls zu berücksichtigen sei, weil nach § 14 des Preussischen Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 einem Preussischen Beamten nur diejenige ausserhalb Preussens zugebrachte Zeit in Anrechnung gesetzt werden dürfe, in welcher er im Dienste des Norddeutschen Bundes oder des Deutschen Reiches sich befunden hat.

Erscheint es danach nicht ausgeschlossen, dass dem Kläger auch seine Hessische Dienstzeit gutgeschrieben werden kann, so ist nur die Frage, wie dies angesichts und in Anwendung des § 36 Absatz 2 des Gesetzes vom 27. März 1872 zu geschehen hat. Wenn aber hier vorgeschrieben ist, dass auf die durch Staatsverträge gesicherten Beamten das Preussische Pensionsgesetz insoweit Anwendung zu finden habe, als es für diese Beamten günstiger ist, so folgt ohne weiteres, dass hinsichtlich des Beginns der klägerischen Dienstzeit der § 13 des Gesetzes in Kraft tritt, da dieser dem Kläger unzweifelhaft günstiger ist, als es die Hessischen Pensionsbestimmungen wären, welche nicht vom Tage der Ableistung des Diensteides, dem 1. Mai 1847, sondern erst von der am 10 September 1861 erfolgten dekretmässigen Anstellung an die klägerische Dienstzeit festsetzen würden.

Die Einwendung des Revisionsklägers, dass dies eine unstatthafte Kombination zweier verschiedener Pensionssysteme enthalte, dass vielmehr nur entweder das volle Preussische oder das volle Hessische Gesetz Anwendung finden dürfe, kann nicht als begründet erachtet werden. Denn der § 36 l. c. steht einer solchen Kombination nicht nur nicht im Wege, sondern erkennt sie ausdrücklich dadurch an, dass er die Vorschriften des Gesetzes, insoweit sie für den betreffenden Beamten günstiger sind, angewandt wissen will, während er, insoweit dies nicht der Fall, die fremdländischen Pensionsbestimmungen bestehen läst. Damit ist klar ausgesprochen, dass nicht die Anwendung des einen Pensionssystems diejenige des anderen vollständig ausschliesst, sondern dass gleichzeitig das Preussische und das auswärtige System zur Geltung gelangen können, wofern nämlich einzelne Sätze des Preussischen Pensionsgesetzes günstiger für den Beamten sind als das auswärtige Gesetz. Auch die weiteren Ausführungen der Revision sind verfehlt. Sie müssten folgerichtig dahin führen, dass dem Kläger nicht blos die Zeit von 1847 bis 1854, sondern auch die weiteren Dienstjahre von 1861 bis 1868, nämlich bis zu seinem Eintritt in den Preussischen Staatsdienst nicht angerechnet werden dürfen. Der bis dahin vom Kläger geleistete Hessische Dienst ist weder Reichs- noch Bundesdienst, er dürfte also, wenn man sich ausschliesslich auf den Standpunkt des Preussischen Pensionsgesetzes zu stellen hätte, bei Berechnung der klägerischen Dienstzeit durchweg nicht herangezogen werden. Dies aber würde dem § 3 des Staatsvertrags von 1868 widersprechen, da hierin ganz augenscheinlich eine Verletzung des dem Kläger beim Uebertritt in Preussische Dienste bereits erworbenen eventuellen Pensionsrechtes enthalten wäre, die der fragliche Staatsvertrag unmöglich gewollt haben kann.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 23. Januar 1891 in Sachen des Preussischen Eisenbahnfiskus, [Betriebsamt Main-Weserbahn zu Cassel] w. G.)

Haftpflicht. Nachträgliche Erhöhung der Rente, weil der früher im Privatdienste angestellte verunglückte Eisenbahnbeamte infolge der Verstaatlichung der Bahn im Staatsdienste eine grössere Einnahme erzielt haben würde. Nachträglicher Anspruch auf Heilungskosten. Dem Kläger, welchem nach einem am 9. September 1873 während der Fahrt erlittenen Unfalle das rechte Bein oberhalb des Knies und der linke Fuss amputirt wurde, war im Vorprozesse gegen die Rheinische Eisenbahngesellschaft durch ein vom Reichs-Oberhandelsgericht bestätigtes Urtheil des Justizsenats zu Ehrenbreitstein als Ersatz für die aufgehobene Erwerbsfähigkeit eine seinem damaligen Einkommen als Bremser entsprechende Rente von 240 Thlr. zuerkannt worden. Die durch den Unfall damals erwachsenen Heilungskosten hatte Beklagte vor Erhebung des Rechtsstreits berichtigt. Nach Verstaatlichung der Bahn erhob Kläger gegen den Preussischen Eisenbahnfiskus Ansprüche auf Erhöhung der Rente, auf Ersatz der Aufwendungen für künstliche Gliedmaassen u. dergl., endlich auf Zahlung von monatlich 30 ℳ für bessere, durch die Wunden nothwendig gewordene Verpflegung und Wartung. Das Berufungsgericht erhöhte die Rente um monatlich 43 ℳ 38 ₰ und erkannte auch die übrigen Ansprüche im wesentlichen als berechtigt an aus folgenden Entscheidungsgründen:

Das Berufungsgericht hat annehmen dürfen, dass der Kläger, wenn der Unfall sich nicht ereignet hätte, vom Beklagten bei Verstaatlichung der Bahn als Bremser übernommen sein und als Bremser zur Zeit der Klageerhebung auf Grund der am 1. April 1888 eingeführten Gehaltsregulirung nach Altersstufen ein wesentlich höheres Einkommen bezogen haben würde. Dass bessere Erwerbsverhältnisse der Beamtenklasse, zu welcher der Verletzte ohne den Unfall gehört haben würde, zu den nach § 7 Abs. 2 Gesetzes vom 7. Juni 1871 zu berücksichtigenden Verhältnissen gehören, ist unzweifelhaft. Auch ist die Differenz zwischen dem Gehalte des Klägers zur Zeit der Feststellung der Rente und dem Einkommen, welches der Kläger jetzt als Bremser geniessen würde, eine so erhebliche, dass mit Grund eine wesentliche Aenderung der maassgebend gewesenen Verhältnisse hat angenommen werden können. Die Zuerkennung der Differenz ohne Zeitgrenze präjudizirt nicht dem Rechte des Beklagten aus § 7 Abs. 2 l. c.

Zu den Heilungskosten sind mit Recht alle Aufwendungen gerechnet worden, welche der durch den Unfall verursachte Zustand des Verletzten fordert zur Erhaltung des Lebens und zur Heilung oder Linderung des Leidens. Die einzelnen

thatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts geben zu Bedenken keine Veranlassung.

Endlich ist auch die Zurückweisung der gegen die Forderung auf Heilungskosten aus § 8 l. c. erhobenen Einrede der Verjährung nicht rechtsirrthümlich. Im Vorprozesse ist allerdings nach der freiwillig erfolgten Erstattung der damals erwachsenen Heilungskosten nur Rente für eingetretene Erwerbsunfähigkeit eingeklagt worden. In den Entscheidungsgründen des zweiten Erkenntnisses ist jedoch unter Zurückweisung der erhobenen Einreden die Pflicht des Beklagten zum Ersatze des dem Kläger erwachsenen Schadens ausdrücklich anerkannt und für die Tragweite des damaligen Urtheils ist nicht § 293 Civil-Prozessordnung, sondern das gemeine Recht maassgebend, unter dessen Herrschaft es ergangen ist. Nach gemeinem Recht hat aber ein Urtheil, welches auf der Feststellung eines Rechtsverhältnisses beruht, die Wirkung der Rechtskraft nicht blos für die in jenem Rechtsstreite aus dem Rechtsverhältnisse hergeleiteten Ansprüche, sondern auch für das festgestellte Rechtsverhältniss selbst. Ist diese Feststellung die unmittelbare Grundlage des Urtheils, so fällt sie unter den der Rechtskraft unterliegenden dispositiven Theil des Urtheils, mag sie nun in den Tenor selbst aufgenommen oder nur in den Entscheidungsgründen ausgesprochen sein. Im Vorprozesse ist entschieden, dass der Beklagten weder der Einwand der höheren Gewalt, noch der Einwand des eigenen Verschuldens des Klägers zur Seite steht und die Beklagte zum Ersatze des entstandenen Schadens verpflichtet ist. Damit ist ihre Haftung aus § 1 l. c. anerkannt, ihr Rechtsverhältniss zu dem Kläger aus dem bei dem Betriebe der Eisenbahn erlittenen Unfall gegeben. Hat der Kläger aus diesem rechtskräftig festgestellten Rechtsverhältnisse jetzt weitere Ansprüche erhoben, so kann dieser Klage gegenüber die Einrede der Verjährung aus § 8 l. c. nicht geltend gemacht werden. (Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 30. Januar 1891 in Sachen Eisenbahnfiskus [Betriebsamt Neuwied] w. M.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Versetzt sind: Der Regierungs- und Baurath Housselle in Berlin zur Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin unter Betrauung mit den Funktionen eines Direktionsmitgliedes für die ihm zur selbständigen Erledigung zuzutheilenden Geschäfte; der Baurath Rieken in Berlin nach Görlitz unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt daselbst; die Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektoren Backs in Guben nach Görlitz, Bothe in Waldenburg nach Breslau (Betriebsamt Breslau-Sommerfeld), Gantzer in Görlitz nach Berlin (Betriebsamt Stadt- und Ringbahn) und Wiegand in Freienwalde a. O. nach Guben, sowie der Eisenbahn-Maschineninspektor Seidl in Breslau zum Betriebsamt (Breslau-Halbstadt) in Breslau; der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Grosse in Breslau nach Freienwalde a. O. unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Eisenbahn-Bauinspektion daselbst; die Regierungs-Baumeister Hoogen in Berlin nach Goldberg unter Uebertragung der Geschäfte des Abtheilungs-Baumeisters für die Neubaustrecke Goldberg-Merzdorf, Kaule in Forst zum Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Sommerfeld) in Breslau, Müller in Striegau zum Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Halbstadt) in Breslau, Rücker in Görlitz in das Neubaubüreau der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin und Teuscher in Berlin in die Hauptwerkstatt Grunewald.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg. Druckfehler-Berichtigungen. Im Tarife für den bezeichneten Verkehr vom 1. Februar 1890 sind folgende Druckfehler-Berichtigungen vorzunehmen:

1. Seite 11. In der Relation Dorohoi-Frastanz beträgt der Frachtsatz der Wagenladungsklasse B richtig 971 Cts. pro 100 kg (gültig ab 15. April 1891);
2. Seite 17. In der Relation Turnul-Magurele-Dornbirn beträgt der Frachtsatz für Eilgut richtig 4203 Cts. pro 100 kg (gültig vom 1. April 1891);
3. Seite 41. In der Relation Craiova-St. Margrethen beträgt der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Spiritus etc. richtig 664 Cts. pro 100 kg (gültig vom 15. April 1891);
4. Im Nachtrag II vom 1. April 1891 ist auf Seite 3 in der Anmerkung, zweite Zeile von unten, nach „Seite 38" nachzutragen „56".

Wien, am 29. März 1891. (692)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Die Station Elmen bei Schönebeck erhält am 1. Mai d. J. die Bezeichnung „Elmen-Salze."

Magdeburg, den 2. April 1891. (693)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bulgarische Staatsbahnen. Zufolge Erlasses des Fürstlich Bulgarischen Finanzministeriums wurde der Name der in der Strecke Zaribrod-Bellovo liegenden Station Novi-Han in Novi-Selzi umgeändert, was seitens der Fürstlich Bulgarischen Direktion für öffentliche Arbeiten hiermit zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird.

Sofia, den 3. April 1891. (694)

3. Güterverkehr.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. wird die Station Olpe des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Elberfeld in die Ausnahmetarife 9a und 9b des Deutsch-Dänischen Verbandes einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Altona, den 3. April 1891. (695)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. In den Heften Nr. 1 und 2 des Verbands-Gütertarifes vom 1. März 1891 sind mit sofortiger Gültigkeit die Entfernungen Grossschönau - Niederbrechen, Grossschönau-Oberbrechen, Wilkau-Camberg, Zwota-Bingen und Warnsdorf-Kaiserslautern (Westbhf.), sowie der Eilgutsatz Klingenthal-Ingelheim berichtigt worden. Die betheiligten Güterexpeditionen ertheilen nähere Auskunft.

Dresden, den 1. April 1891. (696)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Verkehre zwischen Adelsheim, Bretten, Jagstfeld, Immendingen, Mergentheim, Pforzheim, Schiltach und Villingen einerseits und Bayerischen Stationen andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die bezeichneten Stationen, sowie das diesseitige Güter-Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 2. April 1891. (697)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Station Mahlow M. E., Station der Königlichen Militär-Eisenbahn, treten für dieselbe Ausnahmefrachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 3. April 1891. (698)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Die Station Edenkoben der Pfälzischen Eisenbahnen ist mit sofortiger Gültigkeit in das Heft IV des Tarifs einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 2. April 1891. (699)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Am 10. April d. J. gelangt für den Verkehr zwischen Rheinböller-Hütte und Landau Hauptbahnhof ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 3 für bestimmte Stückgüter (Metalle, Metall- und Holzwaaren) in Höhe von 1,47 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Köln, den 3. April 1891. (700)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederschlesischer Koksverkehr. Am 15. April d. J. kommen für Kokssendungen in Wagenladungen von mindestens 10000 kg aus dem Niederschlesischen Kohlenrevier nach Oderberg trans. ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Näheres über diese Frachtsätze ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.

Berlin, den 2. April 1891. (701 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. d. Mts. treten direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a u. b (Europäisches Holz) für den Verkehr zwischen Görkau (D. B. E.), Udwitz-Görkau (A. T. E.) und Komotau (B. E. B.) einerseits und Rochsburg andererseits in Kraft; dieselben sind bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 2. April 1891. (702)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Für Eichelsendungen in vollen Wagenladungen zu 610 Pud (10 000 kg) zur überseeischen Ausfuhr gelten vom 30. März/11. April d. J. im Verkehr von Stationen der Tambow-Saratowbahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel die vom 23. September / 5. Oktober 1889 bezw. vom 8/20. November 1890 gültigen direkten Getreide- etc. Frachten unter den in den entsprechenden Tarifen angegebenen Bedingungen. Sofern die vorgeschriebenen Bescheinigungen über die erfolgte seewärtige Ausfuhr innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht eingereicht wird, sind die in der Tabelle der Differenzfrachten für Getreide- etc. Sendungen von der Moskau-Brestbahn und deren Hinterbahnen über Grajewo unter XI Tambow-Saratowbahn Seite 9 für Malz, Samen (II B der Nomenklatur) aufgeführten Differenzfrachten nachzuzahlen. (703H&V)

Direktion.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Die Betriebsdirektion der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft hat zu den Getreide-Ausnahmetarifen Nr. II (Verkehr mit Süddeutschland) vom 1. August 1886 und Nr. V (Verkehr mit Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) vom 20. September 1886 je einen Anhang ausgegeben, welche die infolge Herabsetzung der Wasserfrachten bis Passau und bezw. Wien eingetretenen Taxermässigungen ausweisen. Ferner sind die den beiden Tarifen beigegebenen Zuschlagstaxen zu den direkten Frachtsätzen ab Mohács in einer Neuauflage erschienen.

Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

München, den 28. März 1891. (704)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr über Elsass-Lothringen. Mit 20. April d. J. kommt ein Ergänzungsblatt zu Theil II a des Deutsch-Französischen Gütertarifs vom 1/12. 85 zur Einführung (gratis).

Dasselbe enthält Frachtsätze für Braunkohlen im Verkehr von einigen Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrh.) nach Frankreich.

Strassburg, den 28. März 1891. (705)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Reis und Reismehl treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Floridsdorf-Donaufeld und Lundenburg	1,22 ℳ
Von Schönpriesen-Umschlag nach	
Floridsdorf-Donaufeld und Lundenburg	1,17 „
Von Dresden-Elbkai nach	
Floridsdorf-Donaufeld und Lundenburg	1,58 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 2. April 1891. (706)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Verlängerung der Reexpeditionsfrist. Für Sendungen, welche in den Depot-Stationen Laube, Tetschen (Oe. N. W. B. und B. N. B.), Bodenbach (B. N. B. und St. E. G.) oder Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz behufs Reexpedition eingelagert werden, wird die Reexpeditionsfrist von 6 auf 12 Monate verlängert.

Wien, den 3. April 1891. (707)

Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Königl. Ung. Staatseisenbahn. Einführung eines neuen Gütertarifes auf der Varasd-Golubovecer Lokalbahn. Auf der im Betriebe der Königl. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Varasd-Golubovecer Lokaleisenbahn tritt mit dem 1. April 1891 ein neuer Gütertarif (Theil II) in Kraft, durch welchen der vom Tage der Betriebseröffnung gültige Tarif dieser Lokaleisenbahn ausser Kraft gesetzt wird.

Dieser neue Tarif enthält für die WagenladungsklassenFrachtreduktionen.

Exemplare dieses Tarifes sind im Tarifbüreau der Kön. Ung. Staatseisenbahnen per Stück für 30 kr. erhältlich.

Budapest, am 17. März 1891. (708)

Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Nachtrag I zu dem Gütertarif (Theil II) der Nagyvárad-Belényes-Vaskóher Lokaleisenbahn. Zu dem vom 1. Oktober 1890 gültigen Gütertarif (Theil II) der im Betriebe der Kön. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Nagyvárad-Belényes-Vaskóher Lokaleisenbahn tritt mit 1. April l. J. der Nachtrag I in Kraft, in welchem für die für den gesammten Eil- und Frachtgüterverkehr eröffnete Station Sólyom Frachtsätze enthalten sind.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Tarifbüreau der Kön. Ung. Staatseisenbahnen pr. Stück für 5 kr. erhältlich.

Budapest, im Monate März 1891. (709)

Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

4. Be- und Entladefristen.

In dem diesseitigen Lokal-Gütertarif ist zu § 59 des Betriebsreglements folgender Zusatz als Bestimmung 5 aufgenommen worden:

„Der Lauf der Entladefristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch Schuld der Partei verzögert wird. Die Verzögerung ist seitens der letzteren durch amtliche Bescheinigung der Zoll- oder Steuerbehörde nachzuweisen."

Strassburg, den 30. März 1891. (710)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

5. Verdingungen.

Verding von Lokomotivkohlen. Die für die Zeit vom 1. Juli 1891 bis dahin 1892 erforderlichen

48 000 t Steinkohlenbriquettes und 250 000 „ Steinkohlen } zur Lokomotivfeuerung

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 9. April 1891, Vormittags 11 Uhr, statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 1. Mai 1891.

Magdeburg, den 22. März 1891. (711)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. Württbrg. Staatseisenbahnen. Die Württbrg. Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung von 200 zweiachsigen bedeckten Güterwagen mit Bremse und einem Ladegewicht von 12,5 t zu vergeben.

Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und zugehörigen Zeichnungen werden von dem maschinentechnischen Büreau auf schriftliches Ansuchen gegen eine per Postanweisung einzusendende Entschädigung von 3 ℳ abgegeben. Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau zur Einsicht auf.

Angebote auf Uebernahme dieser Lieferung oder eines Theils derselben wollen bis

Montag, den 13. April d. J., Mittags 12 Uhr,

verschlossen mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung von Güterwagen"

bei dem Sekretariat der K. Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr stattfinden.

Stuttgart, den 23. März 1891. (712)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen,
Betriebsabtheilung.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Verding von 270 Stück Wagenachsen, sowie 512 Stück Trag- und 768 Stück Spiralfedern am 23. April 1891, Vormittags 11 und 11 ½ Uhr. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Wagenachsen" beziehungsweise „Angebot auf Trag- und Spiralfedern" an unser maschinentechnisches Büreau, Berlin W., Königgrätzerstrasse Nr. 132, einzureichen. Angebotbogen, Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 1,55 ℳ für jedes Angebot in Baar oder 1,50 ℳ in 10 ₰-Reichspost-Briefmarken bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 21. Mai 1891.

Berlin, den 4. April 1891. (713 MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 364 000 Stück eichenen oder kiefernen Bahnschwellen und 22 610 Stück eichenen Weichenschwellen. Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine, Donnerstag, den 23. April

1891, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Materialienbüreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus und können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Postmarken unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, 4. April 1891. (714)

Materialienbüreau.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt, die in Tilburg und in Zwolle vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in fünfzehn Loosen zu vergeben.

Die Materialien liegen in Tilburg und in Zwolle zur Besichtigung vom 4. April bis zum 22. April d. J. (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags aus.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Centraler Dienst, vierte Abtheilung, Westerstraat Nr. 5 in Utrecht, oder von dem Magazinverwalter in Tilburg und in Zwolle.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 22. April portofrei an das Centralbüreau, Centraler Dienst, erste Abtheilung in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis 2. Mai d. J. an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 3. April 1891. (715)

Der Generaldirektor.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 28. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 11. April 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 7 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Wagenmangel und Sonntagsruhe.

In Nr. 22 S. 209 dieser Zeitung befindet sich ein Aufsatz: „Mangel an Güterwagen auf den Eisenbahnen“, welcher die Erfahrungen auf den Oesterreichischen Bahnen schildert, im wesentlichen aber auch für die Verhältnisse auf den Deutschen, insbesondere den Preussischen Staatsbahnen zutrifft. Dass ein empfindlicher Wagenmangel in den letzten Herbst- und Wintermonaten wieder geherrscht hat, ist eine Thatsache. Es hat denn auch wiederum an zahlreichen, meistens berechtigten Beschwerden aus den Kreisen der Geschäftswelt nicht gefehlt. Letztere halten sich, weil sie unter den ungünstigen Verhältnissen besonders zu leiden haben, für berufen, der Eisenbahnverwaltung Vorschläge auf Beseitigung dieses zeitweisen Nothstandes zu unterbreiten. Dieselben laufen meistens darauf hinaus, wie auch der Herr Verfasser des eingangs erwähnten Aufsatzes besonders hervorhebt, die Zahl der Fahrzeuge den Anforderungen des aussergewöhnlich starken Verkehrs entsprechend zu vermehren und zwar ohne Verzug. Es ist zweifellos, dass bei Befolgung dieses Rathes der Uebelstand gründlich beseitigt werden würde. Wer aber wird die bedeutenden Mittel für die Beschaffung bewilligen und wo findet sich Platz für die grosse Zahl von Wagen und Lokomotiven, welche gering angeschlagen 7 Monate im Jahre nicht rollt? Auf diese Frage wird eine den Wünschen der Rathgeber entsprechende Antwort nie ertheilt werden. Daher muss eine andere Lösung der Aufgabe gefunden werden, womit keineswegs gesagt sein soll, dass von einer über den Ersatz des auszurangirenden Materials hinausgehenden Neubeschaffung abgesehen werden dürfe. Wirthschaftliche Gründe sprechen dafür, dass eine allmähliche, aber so lange anhaltende Vermehrung des rollenden Materials stattfindet, bis dasselbe für höhere als Durchschnittsanforderungen des Verkehrs genügt. Ist ein derartiger Zustand erreicht, so muss die Eisenbahnverwaltung Mittel und Wege finden, mit dem vorhandenen Material den immer nur kurze Zeit anhaltenden aussergewöhnlich starken Verkehr zu bewältigen, ohne dass der Geschäftswelt grosse Nachtheile erwachsen. Es braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden, dass auf diesem Gebiete schon sehr viel geleistet wird, damit soll aber auch nicht gesagt sein, dass weitere Verbesserungen nicht getroffen werden könnten.

Auf ein Entgegenkommen mit nennenswerthem Erfolg seitens der Geschäftswelt ist bei den Bestrebungen zur thunlichsten Beseitigung des Wagenmangels nicht zu rechnen. Der Herr Verfasser des Artikels in Nr. 22 d. Ztg. sagt sehr richtig: „Man verlangt von den Eisenbahnen Unmögliches und scheut selbst jedes Opfer.“ Ein „Opfer“ bringt das geehrte Publikum ja schon dadurch, dass es die verkürzten Ladefristen „erduldet“. Die zahlreichen Versuche, welche bereits gemacht worden sind, gewerbliche und industrielle Etablissements zu veranlassen,

einen Theil der erforderlichen Vorräthe vor dem Eintritt des stärksten Verkehrs zu beschaffen, namentlich Kohlen, so weit dies ohne pekuniären Nachtheil möglich sein würde, sind mit seltenen Ausnahmen resultatlos verlaufen. Dasselbe wird auch wohl später der Fall sein.

Sehr beachtenswerthe Winke für die durch die Eisenbahn zu lösende Aufgabe werden in dem mehrerwähnten Aufsatze der Nr. 22 d. Ztg. gegeben, so namentlich die möglichste Beschleunigung des Wagenumlaufs. Dieselbe kann erreicht werden, wenn besondere Züge leerer Wagen in grösserer Zahl und nicht zu starker Belastung gefahren werden, damit eine grössere Fahrgeschwindigkeit zur Anwendung gelangen kann und der durch die Aufenthaltszeiten der gewöhnlichen Güterzüge auf den Stationen meist sehr erhebliche Zeitverlust vermieden wird. Ferner würde es zweckmässig sein, auf einzelnen Strecken, welche für gewöhnlich Nachtdienst nicht haben, diesen zeitweise einzurichten, damit auch während der Nacht Züge verkehren können, was im Interesse der Entlastung grösserer Stationen vielfach ein dringendes Bedürfniss ist. Es werden Geleise für den Rangirdienst wieder frei, der ordnungsmässiger bewirkt werden kann als auf dem beengten Raum, und dieser Vortheil kommt dem neuen Zuge meist für die ganze von ihm zurückzulegende Strecke zu gute. Das Rangiren der Züge verdient überhaupt die grösste Aufmerksamkeit und Sorgfalt, weit mehr, als demselben zur Zeit meistens gewidmet wird. Es ist nicht zu verkennen, dass grosse Schwierigkeiten für diesen Dienstzweig in dem Umstande liegen, behufs besserer Ausnutzung der Zugkraft möglichst vollbelastete Züge zu fahren. Diese Anordnung hat ihre Vortheile, aber auch ihre Nachtheile. Wenn bei günstigen Neigungsverhältnissen einem Zuge die höchste zulässige Zahl von 150 Achsen mitgegeben werden kann, so ist dies für diejenigen Stationen vortheilhaft, welche eine grössere Anzahl Wagen einstellen können, auch sind die Kosten geringere, als wenn 2 Züge zu je 75 Achsen gefahren würden. Demgegenüber steht aber eine geringe Geschwindigkeit und somit eine lange Fahrzeit, wie auch ein sehr erschwertes und zeitraubendes Rangiren. Es wird sich daher empfehlen, unter gewöhnlichen Verhältnissen schwere Züge, bei starkem Verkehr und eintretendem Wagenmangel dagegen an Stelle eines vollbelasteten Zuges 2 Züge mit halber Belastung zu fahren und dann so schnell, als dies zulässig ist. Dass dies eine mehrfache Aenderung der Fahrpläne bedingt, kann nicht von Belang sein.

Eine weitere Nothwendigkeit für die Zeit des Wagenmangels ist, von jeder Betriebseinschränkung an den Sonn- und Festtagen abzusehen. Das Bestreben, dem sehr in Anspruch genommenen Eisenbahn - Betriebspersonal eine wohlverdiente Sonntagsruhe zu verschaffen, ist an sich nur lobenswerth und dankbar anzuerkennen. Im Preussischen Abgeordnetenhause sind neuerdings wieder Stimmen laut geworden, welche nicht allein besondere Aufmerksamkeit für diesen Gegenstand verlangen, sondern auch Auskunft darüber wünschen, in welchem Umfange bei einzelnen Beamtengruppen der Sonntagsruhe Rechnung getragen ist. Eine nothwendige Folge ist aber die nicht unerhebliche Einschränkung des Güterverkehrs an den Sonn- und Festtagen, also auch der für gewöhnlich zur Beförderung gelangenden Züge, was wieder zu einer erheblichen Verzögerung im Wagenumlauf führen würde. Beide Umstände, Einschränkung des Güterverkehrs wie des Wagenumlaufs, würden von der Geschäftswelt gleich schwer empfunden werden. Manche Wohlfahrtseinrichtungen haben eben ihre Licht- und Schattenseiten, insbesondere trifft dies hinsichtlich der vielerwähnten Sonntagsruhe zu. Es möge gestattet sein, über diesen Punkt noch einige Worte zu äussern.

Soweit es mit den Interessen des Publikums und der Eisenbahnverwaltung vereinbar erschien, fand bereits vor längerer Zeit auf den Preussischen Staatsbahnen eine erhebliche Einschränkung des Güterzugverkehrs an den Sonn- und Festtagen statt, etwa bis zu $33^1/_3$ %, um den im Staatseisenbahndienste beschäftigten Beamten und Arbeitern nach Möglichkeit Sonntagsruhe zu gewähren. Wie weit man höheren Orts auf diesem Gebiete vorzugehen beabsichtigte, erhellt aus der Anordnung, dass überall bis zur äussersten Grenze des Zulässigen vorgegangen werden sollte und dass ansehnliche Mittel zum Zwecke der Erweiterung von Bahnhofsanlagen in Aussicht gestellt wurden, um für die an den Sonntagen ruhenden Züge Aufstellungsgeleise zu schaffen. Ferner wurde angeordnet, die Frage näher zu erörtern, ob ein günstiger Erfolg für die Sonntagsruhe erzielt werden würde, wenn eine Einschränkung des Stückgutverkehrs stattfände und die Güterböden überall schon am Sonnabend Nachmittag für die Güterannahme geschlossen würden, mit Ausnahme von Eilgut und Vieh. Die Erfahrung hat aber gelehrt, dass die in der verkehrsschwachen Jahreszeit durchgeführte Einschränkung des Güterverkehrs an den Sonntagen bei wachsendem Verkehr nicht aufrecht zu erhalten, geschweige denn noch weiter auszudehnen war, wenn nicht eine schwere Schädigung der Geschäftswelt und des eigenen Betriebes eintreten sollte. Es hat denn auch nicht allein die volle Wiederaufnahme des Güterverkehrs an den Sonntagen, sondern ausserdem vielfach eine Einlegung von Sonderzügen stattfinden müssen.

Was insbesondere die Frage der Einschränkung des Stückgutverkehrs am Sonnabend betrifft, so dürfte dieselbe in einem gewissen Zusammenhange mit dem Ausfall von Güterzügen an den Sonntagen stehen, da eine völlige Ausschliessung der Stückgutbearbeitung an den Sonntagen mit Rücksicht auf die Umladung des Uebergangsverkehrs aus Nachbarbezirken nicht angängig ist. Die Einschränkung der Stückgutannahme an den Sonnabenden würde einen nennenswerthen Vortheil für das Personal der Güterabfertigung nicht bieten, weil eine Verminderung des Güterverkehrs durch Sonntagsruhe in den Ausgangsbezirken des von weiterher zuströmenden Verkehrs erst an einem der dem Sonntage folgenden Tage eintritt. Wollte man aber die Geschäfte in den Güter-Abfertigungsstellen an den Sonntagen gänzlich ruhen lassen, dann würde eine erhebliche Vermehrung der Arbeiten an den folgenden Tagen eintreten, zu deren Bewältigung die vorhandenen Kräfte kaum ausreichen möchten, abgesehen von der Unzulänglichkeit der Ladeanlagen. Das am Sonntag Versäumte müsste am folgenden Tage erst nachgeholt werden, ehe eine regelrechte Verausgabung des angekommenen Gutes an die Empfänger stattfinden könnte oder man würde Nachtdienst einrichten bezw. denselben umfangreicher gestalten müssen, um am Montag Vormittag wieder auf dem Laufenden zu sein.

Die Beschränkung der Güterannahme an den Sonnabenden, welche sich doch höchstens auf den Nachmittag erstrecken könnte, würde ferner dahin führen, dass seitens der Versender das gesammte Gut, welches jetzt am Sonnabend Nachmittag aufgegeben zu werden pflegt, schon Vormittags und meist erst kurz vor Schluss der Annahme angeliefert werden würde. Namentlich dürfte dies hinsichtlich der Sammelgüter der Fall sein. Eine Ueberfüllung der vielfach nur knapp bemessenen Laderäume und Annahmestellen wäre ebenso sicher wie eine Verzögerung des Verladegeschäfts infolge dieser aussergewöhnlichen Inanspruchnahme. Natürlich würde der Nachmittag zur Abwickelung der Versandgeschäfte nicht ausreichen und deshalb die Nacht vom Sonnabend zum Sonntag oder letzterer selbst wieder zu Hilfe genommen werden müssen, um alle Stockungen mit ihren unliebsamen Folgen möglichst zu vermeiden.

Die soeben geschilderten Nachtheile treffen allerdings die Eisenbahn, aber die Geschäftswelt geht dabei nicht leer aus. Jetzt ist es fast allgemein üblich, dass viele kaufmännische Geschäfte noch in den späteren Stunden am Sonnabend zahlreiche Stückgutsendungen aufgeben, was der Schluss der Arbeitswoche und die Wünsche der Besteller so mit sich bringen. Die Versender wissen, dass das Gut noch am Sonntag Beförderung findet und rechnen mit diesem Umstande bei ihren Geschäftsabschlüssen. Bei Einführung der erwähnten Beschränkung würde den Versendern von den 6 Arbeitstagen der Woche ein halber Tag verloren gehen und gerade die Zeit, welche sie

am allerwenigsten werden missen wollen; an jedem andern Tage könnte die Beschränkung stattfinden, nur nicht am Sonnabend. Die Beförderung würde eine wesentliche Verschlechterung erleiden, ohne dass für die Sonntagsruhe ein nennenswerther Vortheil dabei abfiele, weil eine völlige Einstellung der Güterbearbeitung an den Sonntagen nach vorstehendem ausgeschlossen erscheint.

Schon jetzt ist mit Ausschluss des Umladegeschäfts nur ein Theil der Güterboden-Arbeiter an den Sonntagen thätig und dieser fast nur Vormittags oder in den Frühstunden. Keine andere Gattung von Beamten der Eisenbahnverwaltung geniesst eine so häufige und ausgedehnte Sonntagsruhe wie die Beamten der Güterverwaltung, weil die Annahme, Ausgabe und Abfuhr der Güter, mit Ausnahme des Eilguts, an den Sonntagen ruht. Die Einschränkung des Stückgutverkehrs am Sonnabend würde anderen Eisenbahnbediensteten nicht weiter zu gute kommen. Was die Arbeiter auf den Güterböden und für das Umladegeschäft betrifft, so würde denselben an einer vollständigen Sonntagsruhe wohl wenig gelegen sein, da sie dann den Sonntag auch nicht bezahlt erhalten könnten und daher mit einem Ausfall von 4—5 Tagen im Monat rechnen müssten, der sie zweifellos sehr empfindlich treffen würde. Es würde dies nur die leider schon so weit verbreitete Unzufriedenheit vermehren.

Es dürfte sich daher empfehlen, die gegenwärtig festgesetzte Annahmezeit für Stückgüter beizubehalten und die vorgesehenen Stückgüterzüge nach wie vor auch an den Sonntagen zu fahren. Will man die an sich sehr wünschenswerthe Sonntagsruhe schaffen, so sei man in erster Linie mit darauf bedacht, dass dieselbe nicht durch einzelne Beamte theuer erkauft werden muss, indem sie einestheils ihrer Nebenbezüge dabei verlustig gehen, denn das Einkommen kann eine Kürzung nicht vertragen, möge dieselbe auch noch so gering sein.

Hat die Einführung der Sonntagsruhe auf den Eisenbahnen bei unseren heutigen Verkehrseinrichtungen im allgemeinen schon ihre grossen Bedenken, so wird sie geradezu unmöglich sein, sobald das schreckliche Wort „Wagenmangel" ertönt. Wagenmangel und Sonntagsruhe schliessen einander aus, denn wo ersterer herrscht, kann von einer mit letzterer verbundenen Zugverminderung nicht die Rede sein. Ein Mittel, den Wagenmangel einzuschränken, besteht noch darin, dass der Reparaturstand der Wagen recht niedrig gehalten wird, d. h. dass die Werkstätten die an den Wagen erforderlichen Reparaturen mit grösster Schnelligkeit bewirken. Hier gibt es manches zu bessern und zwar nicht blos an den beschädigten Wagen.

Der Wagenmangel hat aber auch eine Lichtseite, er liefert den Beweis, dass Handel und Wandel rege sind, mit einem Worte, die Geschäfte gut gehen. Davon zieht auch die Eisenbahnverwaltung ihren Vortheil, der bei den Staatsbahnen wieder der Gesammtheit zu statten kommt. Von diesem Standpunkte aus kann man nur wünschen, dass der Wagenmangel nie gänzlich aufhören, dass es aber den Eisenbahnverwaltungen gelingen möge, desselben ohne zu grosse Opfer von eigener Seite und ohne eine Schädigung des Publikums Herr zu werden.

K. H.

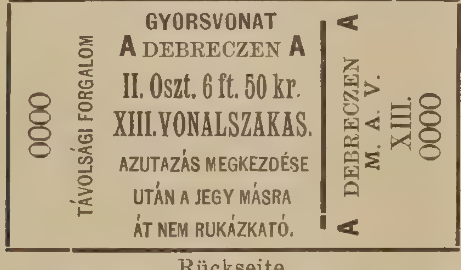
Beschreibung und Resultate des Ungarischen Zonentarifs.

(Schluss aus Nr. 27.)

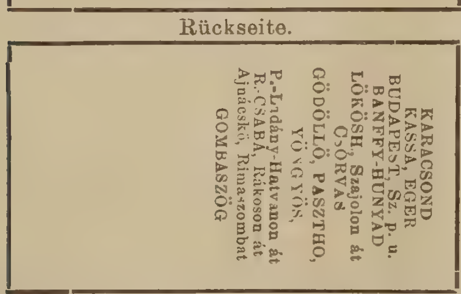
Für den Fernverkehr gibt es zweierlei Gattungen von Fahrkarten, nämlich solche nach Edmonson'schem System und Blanko-Fahrkarten.

A. Muster einer Edmonson'schen Karte.

Vorderseite.



Rückseite.



Die Fahrkarten sind gelb für die I., grün für die II. und braun für die III. Klasse. Der Strich auf der Vorderseite rechts markirt die Stelle, an welcher die Fahrkarte durchgeschnitten werden muss, um dieselbe als halbe Fahrkarte verwenden zu können.

Die Fahrkarte enthält auf der Vorderseite nachfolgenden Aufdruck, und zwar links der Länge nach:

Fernverkehr.
Gewöhnlicher (Eil-) Zug.
(Abgangsstation.)
.... Kl. .... fl. .... kr.
.... Zone.
Die Karte ist unübertragbar.

rechts der Länge nach wieder den Namen der Abgangsstation.

Auf der Rückseite enthalten die Fahrkarten der I. bis XIII. Zone die Namen der Endstationen der verschiedenen Linien, bis zu welcher die Karte, entsprechend der Zone, für welche sie lautet, gültig ist.

Die Fahrkarten der XIV. Zone enthalten auf der Rückseite die Bemerkung: „Gültig nach allen Stationen der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, mit Ausnahme der über Budapest, sowie der mit Berührung von Sissek über Agram gelegenen Stationen".

Die Fahrkarten für Eilzüge unterscheiden sich dem äusseren Ansehen nach von den Fahrkarten für gewöhnliche Züge durch einen der Breite der Fahrkarte nach sich durchziehenden 8 mm breiten Strich.

Die Markirung der Edmonson'schen Fahrkarten seitens des Schaffners erfolgt in allgemein üblicher Weise durch Durchlochung derselben mit einer Kupirzange.

Die Blanko-Fahrkarten (Muster auf S. 272) sind auf der Vorderseite gleichfalls nach den drei Wagenklassen gelb, grün und braun guillochirt, ferner sind die für Schnellzüge gültigen Karten mit einem 1 cm breiten, der ganzen Breite der Karte nach sich hinziehenden rothen Streifen versehen.

Diese Blanko-Fahrkarten — Kupon-Fahrkarten — können nur für solche Reisen ausgegeben werden, welche von der Station der Ausgabestelle nach einer Station der betheiligten Bahnen oder zurück stattfinden. Es soll daher der Käufer einer derartigen Karte stets nach dem Ziel der Reise gefragt, auch darauf aufmerksam gemacht werden, dass er auch eine Karte für die Rückreise erhalten kann. Ist die Zone ermittelt, in welcher die Zielstation liegt, so wird auf dem Fahrkarten-Kupon sowie der Fahrkarte selbst die Abgangs- und Bestimmungsstation mit Tinte aufgeschrieben. Gleichfalls ist der Tag der Ausstellung (Monat und Tag) auf dem Fahrkarten-Kupon auf der für diesen Zweck bestimmten Zeile, auf der Fahrkarte selbst jedoch auf der Rückseite zu bezeichnen. Dieses geschieht bei den Post- und Telegraphenämtern mit dem Datumstempel, andere Ausgabestellen fügen dem Datumstempel noch Namensunterschrift bezw. die Firma hinzu.

B. Muster einer Blanko-Fahrkarte.

MAGYAR KIR. ÁLLAMVASUTAK.
III. OSZT. 52,107
SZEMÉLYVONAT
MENETJEGYSZELVENY
HONNAN:
HOVÁ:
Kiállitás napja:

XIV	XIII	XII	XI	X	IX	VIII	VII	VI	V	IV	III	II	I
4 frt. 00 kr.	3 frt. 50 kr.	3 frt. 00 kr.	2 frt. 75 kr.	2 frt. 50 kr.	2 frt. 25 kr.	2 frt. 00 kr.	1 frt. 75 kr.	1 frt. 50 kr.	1 frt. 25 kr.	1 frt. 00 kr.	0 frt. 75 kr.	0 frt. 50 kr.	0 frt. 25 kr.
VONALSZAKASZ	VONALSZAKASZ	VONALSZAKASZ	VONALSZAKASZ	VONALSZAKASZ	VONALSZAKASZ	VONALSZAKASZ	VONALSZAKASZ	VONALSZAKASZ	VONALSZAKASZ	VONALSZAKASZ	VONALSZAKASZ	VONALSZAKASZ	VONALSZAKASZ
XIV	XIII	XII	XI	X	IX	VIII	VII	VI	V	IV	III	II	I

1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | XII
XI X IX VIII VII VI V IV III II I

MAGYAR KIR. ÁLLAMVASUTAK.
III. OSZT. 152,107
SZEMÉLYVONAT
MENETJEGY
HONNAN:
HOVÁ:
Ezen jegy az utazás megkezdése után másnak át nem adható.

16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31

Nach geschehener Ausfertigung ist die eigentliche, an den Reisenden auszuhändigende Fahrkarte von der Gesammtfahrkarte derart abzuschneiden, dass bei derselben so viel Zonenabschnitte zurückbleiben, als für welche der Preis hinterlegt ist. Aus dem nachstehenden Muster mit in das Deutsche übersetzten Text ist z. B. zu ersehen, dass, wenn die Fahrkarte für eine in die XIII. Zone fallende Station ausgefertigt worden ist, die Fahrkarte von dem Fahrkarten-Kupon an der mit einem dickeren Strich bezeichneten Stelle abgetrennt werden muss.

Die für einzelne in der III. Klasse reisende Kinder auszustellenden Fahrkarten werden abweichend von den Karten für Erwachsene in der Weise von der Gesammtfahrkarte abgeschnitten, wie dieses in dem Muster bei dem II. und X. Zonenkupon mit einem dicken Strich angedeutet worden ist. Der Fahrkarten-Kupon mit den zurückgebliebenen Zonenkupons ist behufs Abrechnung mit den Bahnen stets zurückzuhalten.

Diese Karten unterliegen nicht der Abstempelung mit dem Datumstempel des Reisetages, sondern es wird der Tag und Monat der Reise von dem Schaffner derart gekennzeichnet,

Kgl. Ung. Staatseisenbahnen.
I. Klasse 015,101
PERSONENZUG
FAHRKARTEN-COUPON
Von
Nach
Datum der Ausfertigung

XIV	XIII	XII	XI	X	IX	VIII	VII	VI	V	IV	III	II	I
8 fl. 00 kr.	7 fl. 00 kr.	6 fl. 00 kr.	5 fl. 50 kr.	5 fl. 00 kr.	4 fl. 50 kr.	4 fl. 00 kr.	3 fl. 50 kr.	3 fl. 00 kr.	2 fl. 50 kr.	2 fl. 00 kr.	1 fl. 50 kr.	1 fl. 00 kr.	0 fl. 50 kr.
ZONE	ZONE	ZONE	ZONE	ZONE	ZONE	ZONE	ZONE	ZONE	ZONE	ZONE	ZONE	ZONE	ZONE
XIV	XIII	XII	XI	X	IX	VIII	VII	VI	V	IV	III	II	I

1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | XII
XI X IX VIII VII VI V IV III II I

Kgl. Ung. Staatseisenbahnen.
I. Klasse 015,101
PERSONENZUG
FAHRKARTE
Von
Nach
Diese Fahrkarte ist auf eine andere Person nicht übertragbar

16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31

dass die zu diesem Zwecke auf der eigentlichen Karte befindlichen Felder mit der Zange durchlocht werden, wobei die Römischen Zahlen den Monat, die Arabischen den Tag bedeuten.

Die Blanko-Fahrkarten werden seitens der Stationen nur für solche Verkehre benutzt, für welche dieselben wegen schwachen Bedarfs mit Edmonson'schen Zonenkarten nicht versehen werden; in fremden Ausgabestellen, als Königlich Ungarische Post- und Telegraphenämter, Tabaktrafiken, Hotels usw. werden ausschliesslich nur Blankobillets ausgegeben.

Wie sich aus vorstehendem ergibt, sind auf den grössten Stationen nur 92 Gattungen Fahrkarten vorhanden, mit welchen nach allen Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und zu allen Zugsgattungen Fahrkarten ausgegeben werden, nämlich für den Nachbarverkehr für 2 Zonen 3 Klassen und für III. Klasse Kinder ($2 \times 4 = 8$); für den Fernverkehr für 14 Zonen 2 Zugsgattungen (Schnell- und gewöhnliche Züge) und 3 Klassen ($14 \times 2 \times 3 = 84$).

(Blanko-Fahrkarten haben die grossen Stationen nicht.)

Auf kleineren Stationen, namentlich dort, wo Schnellzüge nicht anhalten, sinkt die vorstehend angeführte Anzahl auf die Hälfte und bei vielen Stationen sogar noch weiter.

Welche bedeutende Vereinfachung hierdurch für die Behandlung und Verrechnung in den Stationen, sowie für die Kontrole eingetreten ist, kann daraus entnommen werden, dass früher in den grossen Stationen 200—300, in den mittleren 100 bis 150 und in den kleinsten Stationen 60—80 verschiedene Gattungen von Fahrkarten zur Ausgabe gelangten.

Nicht minder einfach ist die Gepäckabfertigung. Gepäckfreiheit besteht nicht.

Für die Abfertigung der unabgewogen zur Aufgabe gelangenden Gepäckstücke sind 5 Arten von Gepäckscheinen zu 25 und 50 kr., 1, 2 und 4 fl. vorgesehen. Diese Sätze erklären sich aus dem besonderen Gepäck-Zonentarif, zu dem 3 Zonen und 3 Gewichtsabstufungen zu unterscheiden sind, nämlich:

		Gewicht bis 50 kg	bis 100 kg	über 100 kg
I. Zone	bis 55 km	25	50	100 kr.
II. „	„ 100 „	50	100	200 „
III. „	über 100 „	100	200	400 „

Die Gepäckscheine bestehen aus 2 Theilen, von welchen die linke Hälfte an den Reisenden ausgehändigt, die rechte Hälfte dagegen auf das Gepäckkollo geklebt wird.

Der Gepäckschein erhält folgenden Aufdruck:

Königlich Ungarische Staatsbahnen.

No. Gepäckschein

von

nach

für ein Stück unabgewogen aufgegebenes Gepäckstück.

Der anzuklebende Zettel führt den Aufdruck:

Königlich Ungarische Staatsbahnen.

No. Gepäck-Anklebezettel

von

nach

Ausserdem ist sowohl auf dem Schein als auch auf dem Zettel der zugehörige Geldbetrag angegeben.

Dieser Betrag ist zur Vermeidung von Irrthümern mit grossen Ziffern, und zwar für Scheine zu 25 kr. in schwarzer, zu 50 kr. in brauner, zu 1 fl. in grüner, zu 2 fl. in gelber und zu 4 fl. in rother Farbe gedruckt.

Die Rückseite des Gepäckscheines enthält folgenden Aufdruck:

„Das Gepäckstück wird nur gegen Rückstellung dieses Scheines herausgegeben. Verlust, Beschädigung oder Austausch von Gepäckstücken ist also gleich bei der Uebernahme anzumelden. — Im übrigen sind die Bestimmungen des Tarifes und Betriebs-Reglements gültig."

(Platz für den Datumstempel.)

Die Verrechnung der Gepäckscheine erfolgt in derselben einfachen Weise, wie die Verrechnung der Fahrkarten.

Die Abfertigung von abgewogen zur Aufgabe gelangenden, sowie nach fremden Bahnstationen zu befördernden Gepäckstücken geschieht mit gewöhnlichen Scheinen, wie solche allgemein bei den Bahnen üblich sind.

Die Kontrole im Gepäckverkehr ist von besonderer Einfachheit. Die 5 verschiedenen Arten von Gepäckscheinen werden in Blocks von je 100 Stück an die Gepäckträger verausgabt. Der Gepäckträger hat den Geldbetrag der verausgabten Scheine an die Kasse einzuzahlen. Er muss für jeden Schein bezw. Zettel die Bestimmungsstation eintragen.

So gut wie jedes Gepäckstück einen besonderen Beklebezettel erfordert, ist auch für jedes Stück ein besonderer Aufgabeschein auszustellen. Die Statistik hat ergeben, dass der Satz von 1 fl. der durchschnittliche für die Einheit im Gepäckverkehr geworden ist.

Es kann nicht Wunder nehmen, dass bei diesen Einrichtungen auch das Tarifmaterial der einzelnen Stationen sich sehr vereinfacht. Ein Blatt enthält den ganzen Personentarif einer Station. Der Tarif weist sämmtliche Stationen der I. bis XIII. Zone nach, alle nicht genannten Stationen gehören zur XIV. Zone. Kilometerabstände sind im Tarif nicht vermerkt, werden auch nicht gebraucht. Bei der Zutheilung der Stationen auf die einzelnen Zonen ist nicht die Entfernung starr festgehalten. Man hat vielmehr, wenn die Verkehrsverhältnisse es zweckmässig erscheinen liessen, eine Station in 101 km Abstand nicht zur VII., sondern zur VI. Zone gerechnet, kurzum den Tarif beweglich gemacht. Besondere Beachtung verdient die Einrichtung des Budapester Schnittpunktes. Zunächst muss man berücksichtigen, dass die Hauptstadt der Mittelpunkt des politischen, sozialen und geschäftlichen Lebens des Landes ist. Es hat sich schon seit Jahren kein Bedürfniss im internen Verkehr gezeigt, über Budapest hinauszufahren, der Verkehr hat sich vielmehr naturgemäss in der Hauptstadt gebrochen. Unter solchen Umständen hiesse es geradezu, das Hinwegfahren über Budapest durch Gewährung der billigen Fahrpreise prämiiren und dazu lag selbstverständlich keine Veranlassung vor. Die geographische Lage von Budapest rechtfertigt überdies die Wahl derselben als Tarifschnittpunkt durchaus. Budapest ist von den Grenzstationen 360—400 km, von der nordöstlichsten Eisenbahnstation 440 km, von der Rumänischen Grenzstation 730 km, von der Grenzstation in der Richtung nach Belgrad 350 km, vom Hafen des Landes (Fiume) 600 km und von Wien 270 km entfernt. Für den durch Ungarn sich bewegenden Durchgangsverkehr liegt also bis Budapest eine die Anfangslänge der XIV. Zone erheblich übersteigende Reiselänge vor.

Von der Linie Wien-Budapest entfallen 228 km auf die Ungarischen und 42 km auf die Oesterreichischen Staatsbahnen. Der Zonentarif als solcher reicht zwar nicht über die Ungarischen Grenzstationen hinaus, aber deshalb sind doch nicht nur die direkten Fahrkarten beibehalten, sondern auch durch die Ungarischerseits gebotene Ermässigung die Wirkung des Tarifes bis nach Wien ausgedehnt worden. — Für diesen wichtigen Verkehr von Hauptstadt zu Hauptstadt hatten schon vor Einführung des Zonentarifs Ausnahmefahrpreise bestanden, der Tarif war schon billig gewesen, aber dennoch brachte der neue Tarif eine weitere Ermässigung der Fahrpreise um 20 %. Die Grenzstation Bruck wurde zur Hebung dieses Verkehrs von der XIV. auf die XIII. Zone „deklassifizirt". Die Zahl der Reisenden verdoppelte sich, sie stieg von 35 000 auf 70 000. Die für jede einzelne Karte gewährte Ermässigung hat sich viel wirksamer als die Einführung von Rückfahrkarten erwiesen.

Von grossem Einfluss ist der Zonentarif auch im Verkehr nach Fiume gewesen. Die früher kaum nennenswerth gewesene Zahl der Reisenden von Budapest nach Fiume und umgekehrt ist im ersten Jahre des Zonentarifs auf 13 000 angewachsen (in beiden Richtungen).

Bei dieser Relation mag erwähnt werden, dass die billigste Reise von Berlin nach Rom über Budapest-Fiume führt. Ab Fiume bringen gute Dampfschiffe die Reisenden für 5 fl. Oe. W. zweimal wöchentlich nach Ancona, von wo die Eisenbahnfahrt nach Rom nur noch eine verhältnissmässig kurze ist.

Den Durchgangsverkehr nach und von Rumänien haben sich die Ungarischen Staatsbahnen mit ihrem Zonentarif erobert. Die Verkehrszunahme dieses Reiseweges über Siebenbürgen ist eine ganz erhebliche gewesen.

Von den Privatbahnen hat die Kaschau-Oderberger für ihre auf Ungarischem Gebiet liegenden Strecken den Zonentarif von Anfang an mit eingeführt. Das Abrechnungsverfahren zwischen beiden Verwaltungen ist ein ausserordentlich einfaches. Die Kaschau-Oderberger Bahn bekommt 30 % des Werthes der ihren Verkehr betreffenden Fahrkarten der XIV. Zone, während von allen übrigen Karten jede Bahn das behält, was sie vereinnahmt. Zu den dem Zonentarif beigetretenen Bahnen gehört ferner noch die mittlerweile verstaatlichte Ungarische Nordostbahn.

Kommen wir nun auf die Ergebnisse des Zonentarifs, von denen man sagen kann, dass sie die gehegten Erwartungen übertroffen haben.

Der Zonentarif wurde am 1. August 1889 eingeführt. Stellt man zum Vergleich die Zeit vom 1. August 1888 bis 31. Juli 1889 und die vom 1. August 1889 bis 31. Juli 1890, so ergibt sich folgendes:

	1888/89	1889/90	
Es wurden befördert . .	5 000 000	13 000 000	Personen
an Personengeld wurde vereinnahmt	9 047 000	10 816 000	fl.
an Gepäck wurde vereinnahmt	400 000	600 000	„
zusammen	9 447 000	11 416 000	fl.

d. h. rund zwei Millionen Gulden mehr.

Diese Verkehrszunahme ist ohne die Einlegung neuer Züge, ohne die Einstellung neuer Wagen eingetreten. Im Nachbarverkehr ist allerdings manchmal eine Ueberfüllung der Wagen vorgekommen. Die Ausnutzung der vorhandenen Plätze stieg von 24 auf ca. 34 % (in Preussen ist dieser Verhältnisswerth 26 %). Eine grössere Ausnutzung dürfte jedoch nur schwer zu erzielen sein.

Welchem Verkehr sind nun die Mehreinnahmen zu verdanken?

Der Schnellzugverkehr ist von 414 000 auf 962 000 Reisende, der Personenzugverkehr von 5 270 000 auf 12 500 000 Reisende gestiegen. Bei dem letzteren ist der Nachbarverkehr mit nicht weniger als 7 500 000 Reisenden vertreten. Das beweist, dass der kleine Verkehr sehr gehoben werden kann. Im nachstehenden wird die Vertheilung der Reisenden auf die verschiedenen Klassen und Züge nachgewiesen:

Schnellzüge	1888/89	1889/90
I. Klasse	5,2 %	5,6 %
II. „	54,3 „	40,7 „
III. „	40,5 „	53,7 „

Die III. Klasse bei den Schnellzügen ist inzwischen beseitigt.

Personenzüge	1888/89	1889/90
I. Klasse	1,8 %	1,4 %
II. „	20,3 „	18,8 „
III. „	77,9 „	79,7 „

Wird bei den Personenzügen der Nachbarverkehr ausgeschieden, so stellen sich die Verhältnisszahlen wie folgt:

I. Klasse	2,4 %	2,5 %
II. „	21,2 „	25,3 „
III. „	76,4 „	72,2 „

In der I., II. und XIII. Zone hat sich der Schnellzugverkehr um 224 %, in der XIV. um 240 %, in den übrigen Zonen um 40 % gehoben. Hierbei sind auch die Einnahmen in den 3 Klassen gewachsen.

Bei den Personenzügen weisen die Einnahmen aus dem Nachbarverkehr einen wesentlichen Zuwachs auf. Auf die verschiedenen Klassen vertheilt, ergibt sich bei den Personenzügen ein Ausfall für die I., eine Mehreinnahme für die II. und III. Klasse.

Den Einfluss, welchen die XIV. Zone auf die finanziellen Ergebnisse gehabt hat, erweisen folgende Zahlen.

Die Zahl der Reisenden auf den zur XIV. Zone zählenden Strecken betrug

	1888/89	1889/90
in Schnellzügen . .	28 000	118 000
„ Personenzügen .	131 000	382 000
zusammen	160 000	500 000

Die entsprechenden Einnahmen waren

	280 000 fl.	758 000 fl.
	1 000 000 „	1 800 000 „
zusammen	1 280 000 fl.	2 558 000 fl.

Diese Zahlen beweisen, dass ein grosses Bedürfniss für weite Reisen besteht, welches früher nicht befriedigt werden konnte.

Die erzielten Mehreinnahmen im ersten Jahre des Zonentarifs vertheilen sich wie folgt:

Nachbarverkehr	+ 660 000 fl.
VIII. Zone	100 000 „
XIII. „	370 000 „
XIV. „	1 300 000 „
zusammen	2 430 000 fl.

Dem gegenüber stehen aber Mindereinnahmen in den Zwischenzonen des Personentarifs von 6—700 000 fl., so dass sich die Mehreinnahme auf rund 1 800 000 fl. ermässigt. Rechnet man dann noch die 200 000 fl. hinzu, welche der Gepäckverkehr gebracht hat, so ergibt sich daraus die schon oben erwähnte Mehreinnahme von 2 000 000 fl.

Nicht minder günstig hat sich der Zonentarif im zweiten Jahre seines Bestehens entwickelt. Es liegen bis jetzt die Ermittelungen der ersten 6 Monate vor und diese weisen schon eine Zunahme von annähernd 570 000 fl. gegen das Jahr vorher auf. Die untenstehende Tabelle gibt das Nähere an.

Hiernach steht zu erwarten, dass das zweite Jahr des Zonentarifs gegen das letzte Jahr vor Einführung dieses Tarifes mit einer Mehreinnahme von 3 000 000 fl. abschliessen wird.

Es drängt sich nun die Frage auf, welche Ausgaben dem gegenüber stehen.

Das rollende Material hat in dem ersten Jahre des Zonentarifs einen nennenswerthen Zuwachs nicht erfahren. Der Park an Personenwagen betrug

1887	1 506 Stück,
1888	1 574 „
1889	1 585 „

Erst im Jahre 1890, im Sommer, wurden Neubeschaffungen im grösseren Umfange vorgenommen und stieg die Zahl der Personenwagen auf 1 920 Stück.

Die Mehrleistung im Betriebsdienst, welche auf Rechnung des neuen Tarifs kommt, beträgt etwa 1 Million Zugkilometer jährlich. Rechnet man die Mehrkosten für das Zugkilometer zu 40—50 kr., berücksichtigt man die Verzinsung und Amortisation des vermehrten Fahrparks, so sind die Mehrausgaben mit 800 000 fl. für das zweite Zonenjahr reichlich veranschlagt, eine Summe, welcher aber jetzt schon eine Mehreinnahme von 3 000 000 fl. gegenüberstehen wird, im ersten Zonenjahr waren die Mehrausgaben noch viel geringer.

Jedenfalls darf man bei diesen Ergebnissen aussprechen, dass sich der Zonentarif in Ungarn glänzend bewährt hat. Die Herabsetzung des Tarifs hat eine enorme Steigerung des Verkehrs und eine sehr bedeutende Erhöhung der Einnahmen hervorgerufen.

Ausweis über den Personen- und Gepäckverkehr in den ersten sechs Monaten des ersten und des zweiten Zonenjahres.

Monat	Periode vom 1. August 1890 bis 31. Januar 1891						Periode vom 1. August 1889 bis 31. Januar 1890						Daher im Jahre 1891 mehr bezw. weniger als 1890			
	Anzahl der ausgegebenen Billets im			Einnahme in Gulden mit Steuer und Stempelgebühr für			Anzahl der ausgegebenen Billets im			Einnahme in Gulden mit Steuer und Stempelgebühr für			an ausgegebenen Billets	an Einnahmen für		
	Nachbarverkehr	Fernverkehr	zusammen	Reisende	Gepäck	zusammen	Nachbarverkehr	Fernverkehr	zusammen	Reisende	Gepäck	zusammen		Reisende	Gepäck	zusammen
August . .	988200	754600	1742800	1411700	71200	1482900	961700	734400	1696100	1373900	79700	1453600	46700	37800	— 8500	29300
September .	896800	684900	1581700	1281200	66400	1347600	812700	620700	1433400	1161100	71100	1232200	148300	120100	— 4700	115400
Oktober . .	859200	656200	1515400	1227500	55800	1283300	727700	555700	1283400	1039600	58600	1098200	232000	187900	— 2800	185100
November .	911600	507400	1419000	908300	39400	947700	647600	456600	1104200	838800	38700	877500	314800	69500	700	70200
Dezember .	847900	467800	1315700	856100	34800	890900	604300	404400	1008700	724100	33100	757200	307000	132000	1700	133700
Januar . .	683800	389400	1073200	694500	29100	723600	574500	372600	947100	661100	27300	688400	126100	33400	1800	35200
Summe	5187500	3460300	8647800	6379300	296700	6676000	4328500	3144400	7472900	5798600	308500	6107100	1174900	580700	— 11800	568900

Die Resultate der Monate August bis Oktober sind bereits rechnungsmässig richtig gestellt, die Resultate der Monate November bis Januar sind provisorisch.

In diesem Ausweise sind für beide Perioden auch die Verkehrsresultate der mittlerweile verstaatlichten Ungarischen Nordostbahn inbegriffen.

Zum Schluss noch einige Worte über die Reklamationen, welche bezüglich der Urheberschaft des Gedankens des Zonentarifs insbesondere von Herrn Dr. Perrot erhoben wurden, welcher den Ungarischen Zonentarif geradezu als den „seinigen“ bezeichnet, obwohl derselbe, wie Vortragender glaubt hinlänglich nachgewiesen zu haben, von den Perrot'schen Vorschlägen grundverschieden ist. Auch sei ja betont, dass schon im Jahre 1842 ein Engländer von der Postreform angeregt den Gedanken vertreten habe, für die Personenbeförderung ein einheitliches Porto zu erheben. 1857 verfolgte Napoleon III. denselben Gedanken, wie in Nr. 1 des diesjährigen Jahrgangs der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ erwähnt wird. 1866 kam dann Dr. Perrot mit seinen Vorschlägen, neuerdings hat Dr. Engel mehrfach diesen Gegenstand besprochen. Uebrigens sei der Streit um die Priorität des Gedankens ein unfruchtbarer, nicht darauf komme es an, sondern auf die konkrete Ausgestaltung der Ideen und auf die Einführung derselben ins praktische Leben und dieses Verdienst glaubt Vortragender mit vollem Rechte für den Ungarischen Handelsminister Gabriel v. Baross in Anspruch nehmen zu können. *)

*) Auf Anfragen, wie die Verkehrszunahme in der XIV. Zone sich auf die einzelnen Klassen vertheilt habe und ob eine Vermehrung der Zugkräfte in grösserem Umfange hätte eintreten müssen, erwidert Ministerialrath Schober, dass bei den Schnellzügen die Zunahme in der I. Klasse 342 %, der II. 252 %, der III. 456 %, in den Personenzügen dagegen 13 % für die I., 270 % für die II., 153 % für die III. Klasse betrug und dass eine Vermehrung der Zugkraft nur im Verhältniss der Zunahme von Zugkilometern nothwendig gewesen sei.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1179 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Verlängerung der Abrechnungsperiode für die zweite Hälfte des Monats April d. J. (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 1182 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 1199 vom 4. d. Mts. an die Mitglieder des vereinigten Unterausschusses für die Vereins-Satzungen und für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die Verhandlungen über die Frage der Zuständigkeit des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs bezüglich der Streitigkeiten zwischen Vereins-Verwaltungen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 114 Z vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Januar-März d. J. in der Vereins-Zeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 7. d. Mts. an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche im Vierteljahr Januar-März d. J. Bekanntmachungen in der Vereins-Zeitung erlassen haben).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Benutzung öffentlicher Strassen zur Anlage und zum Betriebe von Eisenbahnen in Galizien.

Das hierüber ergangene Landesgesetz vom 23. Januar 1891 wird auch in der diesjährigen Nr. 37 des „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ veröffentlicht. Demselben sind folgende wichtigere Bestimmungen zu entnehmen: a) Ueber die Zulässigkeit und die Vorsichtsmaassregeln bezüglich der Bahnunternehmungen auf öffentlichen Strassen entscheidet der Landesausschuss nach Anhörung der betreffenden Bezirks-, Gemeinde- und Strassenverwaltungen. b) Ausser der Vergütung der Einbusse in den Einnahmen einer bestehenden Mauth hat die Unternehmung eine besondere Abgabe für Strassenbenutzung nicht zu entrichten. c) Ueber Streitigkeiten zwischen der Unternehmung und der Strassenverwaltung entscheidet die K. K. politische Behörde im Einvernehmen mit dem Landesausschusse; der ordentliche Rechtsweg steht den Parteien nur für den Fall offen, als die Höhe der dem Strassenfonds zuerkannten Entschädigung beanstandet wird. d) Diesem sind auch die durch die Bahnbenutzung verursachten Mehrkosten der Strassen-Instandhaltung zu vergüten, worüber eventuell die gedachten Behörden entscheiden. e) Letztere können auch bei Zuwiderhandlungen eine Exekution oder die Einstellung des Bahnbetriebes anordnen. f) Auf die Städte Lemberg und Krakau findet dieses Gesetz keine Anwendung.

Ueberführung mittelloser Irrsinnigen.

Diese auch bisher unentgeltlich erfolgte Ueberführung ist seitens der Privatbahnen an Umständlichkeiten geknüpft, von welchen die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen absehen. Dieser letztere Vorgang wurde über Ersuchen einer Landesregierung nun allen Bahnverwaltungen vom K. K. Handelsministerium dahin empfohlen, dass die für mittellose Irrsinnige und deren Begleiter zugestandene Fahrpreisermässigung bei Ueberführung oder Uebergabe derselben von der Gemeinde in die Anstalt auf Grund von Legitimationen gewährt wird, in welchen die Mittellosigkeit der Irren und überdies bestätigt wird, dass der Transport auf Kosten der Anstalt, des Landes oder der Gemeinde stattfindet.

Der neue Oesterreichische Frachtentarif und der Staats-Eisenbahnrath.

Der Galizische Landtag hatte in der letzten Session die Regierung in einer Resolution aufgefordert, die Frachtentarife auf den Staats- und Privatbahnen zu ermässigen und die von Ungarischer Seite eingeführten Ueberfuhrgebühren zu regeln. Hierauf antwortete der Handelsminister in einer Zuschrift an den Landesausschuss, dass die Erfüllung des vom Landtage geäusserten Wunsches bevorstehe, nachdem die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen sich schon seit längerer Zeit mit diesem Gegenstande befasst hat und die Arbeiten zur Feststellung der Grundlagen für den neuen Frachtentarif in den Hauptpunkten bereits dem Abschlusse nahe sind. Die Generaldirektion habe bei ihren diesbezüglichen Vorschlägen alle ausschlaggebenden Momente und insbesondere den neuen Ungarischen Frachtentarif in Betracht gezogen, so dass der festzustellende neue Oesterreichische Frachtentarif durch allerlei bedeutende Ermässigungen nicht nur den Bedürfnissen des Lokal- und Inlandverkehrs entsprechen, sondern auch das Gleichgewicht gegenüber dem Ungarischen Frachtentarif herstellen werde. Der neue Oesterreichische Frachtentarif, welcher spätestens am 1. Juli d. J. ins Leben treten soll, werde einen weitreichenden Einfluss auf die Tarife sämmtlicher Privatbahnen ausüben. Hinsichtlich der Ungarischen Ueberfuhrgebühren kündigt das Ministerium an, dass diese Angelegenheit und die mit derselben in Zusammenhang stehende Frage der Tarifregelung auf der Linie Stry-Lawoczne im Verlaufe der Verhandlungen mit der Ungarischen Regierung endgültig erledigt werden solle. — Der „Pester Lloyd“ brachte vor einigen Tagen den angeblichen Inhalt dieses neuen Frachtentarifes; diese Mittheilung wurde aber in einem Communiqué an die Blätter von der K. K. Generaldirektion mit dem Beifügen als ganz unrichtig bezeichnet, dass dessen Veröffentlichung bald erfolgen wird. — Damit hängt es zusammen, dass der Staats-Eisenbahnrath bereis für den 20. April d. J. einberufen wurde. Die Frühjahrssession, welche sonst im Mai abgehalten wurde, wird diesmal früher beginnen, und zwar aus dem Grunde, weil sich der Eisenbahnrath mit der wichtigen Reform des Frachtentarifes zu beschäftigen haben wird. Dies ist auch aus der Tagesordnung zu entnehmen, welche den Mitgliedern des Staats-Eisenbahnrathes zugestellt wurde. (Den Verwaltungsbericht für 1890 theilen wir an anderer Stelle mit.)

Eisenbahnverkehr im Monate Februar 1891.

In diesem Monate hat das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren. Es wurden auf diesen Eisenbahnen im ganzen 5 711 460 Personen und 7 204 831 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 21 850 128 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 817 fl. — Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 4 589 653 Personen und 6 480 817 t Güter 20 612 897 fl. oder für das Kilometer 788 fl. Daher ergibt sich für den Monat Februar 1891 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 3,7 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 2 Monaten 1891 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 41 756 357 fl., in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres auf 42 578 066 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 26 712 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 26 153 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für den erwähnten Zeitabschnitt 1891 auf 1 563 fl. gegen 1 628 fl. im Vorjahre, d. i. um 65 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1891 auf 9 378 fl. gegen 9 768 fl. im Vorjahre, d. i. um 390 fl., mithin um 4 % ungünstiger.

Steierisches Landes-Eisenbahnanlehen.

Der Steierische Landesausschuss ladet zur Zeichnung auf eine Anleihe von 10 Millionen Gulden ein, von welcher gegenwärtig die erste Serie im Betrage von 4 Millionen Gulden ausgegeben wird. Die Anleihe dient für Landesbauzwecke, ist steuerfrei, und für die Zinsen sowie für die Amortisation haftet das Land Steiermark. Die Subskription findet zwischen dem 6. und 11. April statt. Der Subskriptionspreis für die 4 % Anleihe, welche in 90 Jahren zu amortisiren ist, wurde mit 98 % festgesetzt. Der Kurs stellt sich aber thatsächlich durch den Zinsengewinn bei der Einzahlung des Kapitals in Raten auf 97,1 %. Es geschieht in Oesterreich zum ersten Male, dass ein Landesausschuss bei einer Anleihe sich direkt an die Kapitalisten wendet, und bei dem Kredite des Landes Steiermark ist anzunehmen, dass dieser Versuch auch gelingen werde.

Lokalbahnprojekte in Oesterreich.

Dem Handelsministerium liegen eine ganze Reihe von Lokalbahnprojekten vor, bei deren grösstem Theile mit der Konzessionsertheilung vorgegangen werden kann, sobald die Geldbeschaffung nachgewiesen ist. Die nachstehend angeführte Liste eröffnet eine erfreuliche Aussicht für die stetige Entwickelung des Lokalbahnwesens in Oesterreich. Es verdient hierbei besonders hervorgehoben zu werden, dass die angeführten Lokalbahnprojekte sämmtlich ohne Inanspruchnahme einer staatlichen Subvention ausgeführt werden sollen. In dieser Beziehung erwähnen wir zunächst in Böhmen die Lokalbahn Laun-Leitmeritz-Leipa, welche bekanntlich, sobald einige untergeordnete Fragen ausgetragen sein werden, durch die Kreditanstalt ausgeführt werden wird. Weiter sei genannt die projektirte Verbindung zwischen Gablonz und Tannwald zum Anschlusse an die Reichenberg-Gablonzer Bahn. Es sind in dieser Angelegenheit noch einige Vorfragen mit der Südnorddeutschen Verbindungsbahn zu regeln, welche bereits den Betrieb auf der Reichenberg-Gablonzer Eisenbahnlinie führt. Eine dritte Linie ist die von Starkenbach nach Rochlitz, auf welcher die Nordwestbahn berufen ist, den Betrieb zu übernehmen. Weiter ist anzuführen die Lokalbahn von Cercan nach Modrzan mit einer Abzweigung über Mniszek nach Dobriz. Böhmen und Mähren sind gemeinsam interessirt an dem Zustandekommen der Lokalbahn Skuc-Policka-Zwittau, welche eine Verbindung zwischen der Nordwestbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft darstellen wird. In Mähren ist zu erwähnen die projektirte Verbindung zwischen der Endstation Römerstadt der Linie Kriegsdorf-Römerstadt der Oesterreichischen Staatsbahnen zur Station Rabersdorf der Mährischen Grenzbahn. In Oberösterreich wäre anzuführen die projektirte Linie von der Endstation Urfahr der Mühlkreisbahn nach der Station Steyreck der Staatsbahnen. In Steiermark sind ausser der Lokalbahn Cilli-Wöllan noch zu erwähnen die vom Landesausschuss projektirten Linien Wieselsdorf-Steinz, Kapfenberg-Aflenz-Seebach, Pöltschach-Gonobitz, Pöltschach-Sauerbrunn, dann die von der Graz-Köflacher Bahn projektirte Fortsetzung ihrer Liboch-Wieser Flügelbahn bis Eibiswald. In Salzburg steht im Vordergrunde die Lokalbahn Lend-Gastein-Böckstein. Einem raschen Aufschwunge scheint das Lokalbahnwesen in Tirol entgegenzugehen. Es sind da projektirt die Abzweigungen der vor einigen Wochen dem Verkehr übergebenen Lokalbahn Riva-Mori einerseits von Arco nach Alle Sarche, andererseits von Ravazzone bei Mori nach Rovereto, ferner eine Linie von Mezzolombardo nach San Michele, die Linie von Zillerthal nach Mayerhofen und die Verlängerung der Achenseebahn bis an die Bayerische Grenze.

Eisenbahnbau im Jahre 1890.

Im abgelaufenen Jahre wurden gemäss einer ausführlichen Zusammenstellung im „Verordnungsbl. für Eisenb. und Schifff." in Oesterreich-Ungarn im ganzen 537,485 km neue Eisenbahnen (gegen 770,286 km im Vorjahre) mit 93 neuen Stationen und Haltestellen, ferner 12 Anschlüssen an die Linien fremder Bahnverwaltungen und 9 Abzweigungen von eigenen Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Uebergabe an den Betrieb erfolgte in 18 Theilstrecken, von denen 2 Eigenthum der Oesterreichischen und 1 Eigenthum der Ungarischen Regierung, endlich 15 Eigenthum von verschiedenen Gesellschaften sind.

Thätigkeit der Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft in Oesterreich-Ungarn.

Dem jüngst erschienenen Jahresberichte dieser Gesellschaft entnehmen wir folgendes: In Oesterreich hat die Gesellschaft am 30. März v. J. den Bau der Salzkammergut-Lokalbahn Ischl-Salzburg begonnen und auch für den Betrieb eine eigene Aktiengesellschaft unter der Firma Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Salzburg begründet, welche am 22. September 1890 ihre konstituirende Generalversammlung in Salzburg abhielt. Das Aktienkapital zum Ausbau der beiden Theilstrecken Salzburg-Mondsee und Ischl-Strobl wurde mit 1 600 000 fl. Oe. W., eingetheilt in 1 Million Gulden 5 % Prioritätsaktien und 600 000 fl. Stammaktien, festgesetzt. Die Theilstrecke Ischl-Strobl, welche 9 km lang ist, wurde am 5. August 1890 eröffnet. Das Aktienkapital soll, sobald zum Ausbau der anderen, bereits konzessionirten Theilstrecken der Salzkammergut-Lokalbahn geschritten wird, entsprechend erhöht werden. Desgleichen wurde die Trassirung für eine Zahnradbahn auf den Gipfel des Schafberges von St. Wolfgang aus durchgeführt; die erforderlichen Verhandlungen wegen Realisirung dieses Projektes sind im Zuge. Die Gesellschaft hat ferner für Rechnung eines Konsortiums in Dornbirn in Vorarlberg, welches eine Bahnverbindung dieses industriereichen Platzes mit Lustenau anstrebt, das schmalspurige Bahnprojekt dieser 9 km langen Linie aufgenommen; eine Entscheidung über die Realisirung des Projektes ist noch nicht eingetroffen.

In Ungarn hat die Gesellschaft die Lokalbahnen Steinamanger-Pinkafeld (53 km lang), Boba-Janoshaza-Sümeg (26 km lang) und Ukk-Csakathurn (Zalaer Lokalbahnen, 120 km lang) im Betriebe, während die Strecken Sümeg-Tapolcza (19 km lang) und Pressburg-Steinamanger (126 km lang) im Bau begriffen sind. Nach Vollendung der letztgenannten Linien wird die Fusionirung sämmtlicher der Gesellschaft gehörigen Ungarischen Bahnen, mit Ausnahme der Bahn Steinamanger-Pinkafeld, in eine Aktiengesellschaft angestrebt; das Aktienkapital dieser Eisenbahngesellschaft wird 12 326 400 fl. betragen und in 9 328 400 fl. 5 % Prioritätsaktien und 2 998 000 fl. Stammaktien eingetheilt sein.

Neue Ausweise über den auswärtigen Handel Oesterreichs.

Seit dem 1. Januar d. J. sind neue Bestimmungen über die Statistik des Oesterreichischen Waarenhandels in Wirksamkeit. Während die bisherigen Ausweise lediglich die Gesammtsummen der importirten und exportirten Waaren nebst dem Eintritts- und Austrittsorte derselben angaben, werden von jetzt ab allmonatlich Ausweise herausgegeben werden, in welchen die Mengen der in das Oesterreichisch-Ungarische Zollgebiet eingeführten und aus demselben ausgeführten Waaren mit der Nachweisung der Herkunft und Bestimmung der ein-, aus- und durchgeführten Produkte bekannt gegeben werden. Erst durch diese Ausweise wird es möglich sein, grössere Klarheit über die Handelsbeziehungen Oesterreichs zu den verschiedenen Ländern zu erlangen und genauere Daten über die Grösse des Exportes nach den verschiedenen Staaten, sowie des Importes aus denselben zu erhalten. Der erste dieser Ausweise, welcher den Monat Januar betrifft, ist soeben erschienen und enthält die Gestaltung des Oesterreichischen Importes in 1 309 Posten und die des Exportes in 1 143 Posten. Von der Gesammtmenge der in das Oesterreichisch-Ungarische Zollgebiet eingeführten Waaren, welche 3 957 714 Metercentner beträgt, stammen 3 123 359 Metercentner aus dem Deutschen Reiche, und von der Quantität der ausgeführten Produkte, die sich auf 8 560 160 Metercentner beläuft, sind in das Deutsche Reich 6 889 496 Metercentner ausgeführt worden. Es entfallen daher sowohl bei der Einfuhr als bei der Ausfuhr gegen 80 % auf den Verkehr mit Deutschland.

Ausübung des Jagdrechtes im Materialgraben einer Eisenbahn (Rechtsfall).

Dem Besitzer eines Jagdrechtes, welcher dasselbe Jahre hindurch auch in dem zu seinem Jagdgebiete gehörigen Materialgraben einer Eisenbahn ungestört ausübte, wurde dies plötzlich von der betreffenden Bahnunternehmung verboten. Seiner Besitzstörungsklage gab nun die II. Instanz mit der Begründung keine Folge, dass der Bahndamm und die sog. Materialgräben gemäss § 98 der Eisenbahn-Betriebsordnung gesetzlich als Zugehör der Bahn erklärt werden, deren Betreten laut § 96 der Eisenbahn-Betriebsordnung fremden Personen aus öffentlich rechtlichen Gründen untersagt ist. Dagegen bestätigte der K. K. O. G.-H. (1890) die der Klage Folge gebende Entscheidung der I. Instang aus dem Grunde, dass es sich hier nicht um das Betreten „der Bahn, der zugehörigen Bäume, Böschungen, Barmen und Gruben" im Sinne des oben erwähnten § 96 handelt, sondern um das Betreten der sogen. „Materialgräben", welche als solche für den gegenwärtigen Bahnbetrieb ohne Bedeutung sind; die bisherige Ausübung des Jagdrechtes im Materialgraben muss daher um so mehr gestattet bleiben, als sich daran sogar früher der Streckenchef selbst betheiligte. (Röll's Sammlung Nr. 8, 1891.)

Generalversammlung der I. Siebenbürger Bahn in Liquidation am 26. Februar d. J.

Dem Berichte des Verwaltungsrathes ist zu entnehmen, dass am 1. Oktober v. J. 295 Stück Aktien im Nominalwerthe

von 59 000 fl. ausgelöst wurden, und dass demnach das noch einzulösende Aktienkapital auf 68 815 Stück Aktien im Nominalwerthe von 13 763 000 fl. herabgemindert erscheint. Nachdem die Prioritätsschuld infolge der Konversion schon zurück bezahlt wurde, so hört diesbezüglich die weitere Tilgung auf.

Generalversammlung der internationalen Wagenleih-Gesellschaft am 7. März d. J.

Der Betrieb hat sich im Jahre 1890, laut dem verlesenen Berichte günstig gestaltet, die Reineinnahmen betragen 162 789, 94 fl.; hiervon wird den Aktionären eine Dividende von $7^1/_2$ fl. = $7^1/_2$% bezahlt, von dem Reste von 78 743, 94 fl. werden für den Reparaturfonds, für die Reserve zur Erneuerung der Räder und Achsen und für die Steuerreserve zusammen 35 810 fl. verwendet und der schliessliche Rest von 42 933, 94 fl. auf neue Rechnung geschrieben.

Mit den beiden Gesellschaften und zwar der „Allgemeinen Wagenleih-Gesellschaft“ in Budapest und mit der „Ersten Wagenleih-Gesellschaft“ in Wien wurde die Fortdauer des Kartells auch für das Jahr 1891 geschlossen.

Die Dividende der Graz-Köflacher Eisenbahn.

Wie bereits mitgetheilt, vertheilt diese Bahn eine Dividende von 14 fl. = 7%. Die von ihr ausgewiesenen Mehreinnahmen bieten ein besonderes Interesse: Gemäss § 8 ihrer Konzession war die Graz-Köflacher Bahn genöthigt, nachdem der Reinertrag für die Meile 125 000 fl. erreicht hat, die Tarife im Laufe des vorigen Jahres herabzusetzen. Die geheime Refaktie, welche sie ihren eigenen Kohlen über Graz hinaus in der Relation von Wien mit 8 fl. für den Wagen gewährte, hat sie jedoch aus diesem Anlasse aufgehoben. Hieraus erklärt sich, dass die Einnahmen der Eisenbahn beträchtlich höher sind, dass dagegen die aus dem Kohlenverschleiss ein Minus aufweisen. Andererseits haben sich die Betriebs- und allgemeinen Ausgaben der Graz-Köflacher Eisenbahn im Jahre 1890 wie bei allen Privatbahnen erhöht, und zwar theils wegen des grösseren Erfordernisses an Lohn, Versicherungsbeiträgen usw. — Am 8. September d. J. erlischt die Steuerfreiheit der Graz-Köflacher Bahn, welche ihr für die Linie Lieboch-Wies auf 20 Jahre gewährt wurde; die Steuer für die alte Linie wird für 1890 auch wie früher 114 000 fl. betragen haben.

Hofrath Dr. Eduard Freiherr von Sochor.

Der Generaldirektor v. Sochor von der Carl Ludwigbahn ist als Mitglied auf Lebensdauer in das Herrenhaus des Oesterreichischen Reichsrathes berufen worden.

Börsenbericht und Kursnotiz

Die beruhigenden Versicherungen der Nordd. Allgem. Ztg. bezüglich der Russischen Truppenverschiebungen, ferner die Thatsache des bevorstehenden Abschlusses des Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrages, endlich die wahrscheinliche Uebernahme der 3 prozentigen Russischen Anleihe durch das Haus Rothschild in Paris — konnten die gedrückte Stimmung infolge der durch den Bulgarischen Zwischenfall aufgescheuchten Friedenshoffnungen nicht ganz beseitigen. Nordbahn (2770), Carl Ludwigbahn (211.90), Oesterr. Nordwestbahn (208.75), Elbethalbahn (220.25) und Staatsbahn (248.75) erfuhren wegen grösserer Realisirungen eine mehr oder minder geringe Abschwächung; Südbahn (119) verloren, trotz Berliner Abgaben und der ungünstigen Dividendenschätzung von nur $5^1/_2$—6 Frcs., nur unbedeutend. Von den Böhmischen Bahnen war Böhmische Westbahn (349.50) besonders gesucht, weil es verlautet, dass der Staat auf den sich ausbedungenen Konversionsgewinn von 50 000 fl. von der Jahresrente verzichten will, falls die Westbahn die Mittel für den Umbau des Pilsener Bahnhofes ganz allein herbeischafft.

Aus der Schweiz.

Die Botschaft des Bundesrathes, betreffend den Ankauf von Centralbahnaktien.

„Nachdem sich der Bund durch den Kauf der Jura-Simplonbahnaktien in dieser Gesellschaft eine Stellung geschaffen hat, die ihn berechtigt, für eine nicht ferne Zeit einen maassgebenden Einfluss auf diese Verkehrsanstalt und damit auch auf das gesammte Eisenbahnwesen des Landes zu gewinnen, konnte für die weiteren Bestrebungen kein Ziel erwünschter sein, als die Anbahnung des Erwerbes der Centralbahn. Die Gründe sind so sehr in die Augen fallend, dass sie nur der Andeutung bedürfen.

Die in einander verflochtenen Netze der beiden Bahnen umfassen das ganze Gebiet der Westschweiz zwischen den Endpunkten Basel, Genf, Brieg und Luzern. Sie begegnen sich in dem wichtigsten Schweizerischen Eisenbahnthor Basel, und die Centralbahn bildet nicht blos die bedeutendste Zufahrtslinie zum Gotthard, sondern greift mit den Gemeinschaftslinien der Bötzbergbahn und der Aargauischen Südbahn auch in das Verkehrsgebiet der Nordostbahn ein.

Auch die Simplonbahn erhält eine erhöhte Bedeutung. Wir haben in unserer Botschaft über den Ankauf der Jura-Simplonaktien die Stellung auseinander gesetzt, welche der Bund in Bezug auf diese Frage einnimmt. Dass der Erwerb der Centralbahn diese Stellung befestigt, ist augenscheinlich. Der Einfluss des Bundes auf den Betrieb der gesammten Westschweizerischen Bahnen gibt ihm die Möglichkeit, der durch das Gesetz aufgestellten Pflicht, den Verkehrsverbindungen mit Italien möglichste Förderung angedeihen zu lassen und die Beeinträchtigung dieser Verbindungen zu verhüten, sowohl in Bezug auf den Bau, als den Betrieb in vollem Maasse nachzukommen.

Selbst für den Fall, dass sich der Erwerb der sämmtlichen Schweizerischen Hauptbahnen länger verzögern sollte, als es zu wünschen ist, würde der Bund durch die Vereinigung der Jura-Simplonbahn mit der Centralbahn sich in den Besitz eines Bahngebietes setzen, welches gross und verkehrsreich genug ist, um in allen Beziehungen für den öffentlichen Verkehr die Vortheile zu erlangen, welche wir bei der heutigen Zersplitterung entbehren. Zu diesen Vortheilen gehören die Ersparnisse, welche sich aus dem gemeinschaftlichen Betrieb mit Nothwendigkeit ergeben müssten und schon durch die blosse Betriebsvereinigung, auch ohne förmliche Fusion der beiden Netze, erreichbar wären. Wir rechnen ferner dazu die Einheit der Tarife, die rationelle Gestaltung der Fahrpläne, anderer Verbesserungen, die nur durch Vereinigung möglich sind, nicht zu gedenken.

Die Reform der Personentarife ist in unseren Nachbarländern zum Theil schon vollzogen, zum Theil bildet sie noch den Gegenstand eingehender Untersuchungen. So gross ihre Bedeutung ist, so gering ist gegenüber den Bahnen der Einfluss des Bundes. Die heutigen Tarife sind durch die Konzessionen garantirt; wenn auch einzelne Gesellschaften zu einer Reform Hand bieten würden, besässe der Bund kein Mittel, die andern zu zwingen, und es ist somit das Schicksal dieser wichtigen Angelegenheit völlig dem guten Willen aller einzelnen anheimgestellt, indem das Schweizerische Eisenbahngebiet ohnehin so klein ist, dass an die Einführung von Streckentarifen nicht gedacht werden kann.

Unser Eisenbahndepartement theilte schon anfangs Juni des vorigen Jahres dem Schweizerischen Eisenbahnverbande einen Plan zur Umgestaltung des Personentarifes mit, indem es ausführte, dass in der Schweiz noch immer dieselben Tarife und Taxen gelten, welche vor vierzig und mehr Jahren eingeführt worden sind, so dass diese Frage auch in unserem Lande von einem grösseren Gesichtspunkte aus ins Auge gefasst werden sollte. Von Seite des Eisenbahnverbandes wurde die von uns zur Besprechung dieser Frage anerbotene Konferenz für einmal abgelehnt, mit der Erklärung, es hätten sich die Verwaltungen bereits davon überzeugen müssen, dass eine solche Umgestaltung der Tarife namentlich wegen weittragender finanzieller Konsequenzen mit grossen Schwierigkeiten verbunden sei und dass die umfassenden statistischen Erhebungen bei der Masse des zu bewältigenden Materials noch geraume Zeit erfordern werden. Seither ruht diese Angelegenheit, die nicht nur für die Gesellschaften, sondern auch für den öffentlichen Verkehr, für den internen wie durchgehenden, für die Touristenfrage, ja für die Erwerbs- und Konkurrenzfähigkeit des ganzen Landes von der allergrössten Wichtigkeit ist. Ein sicheres Mittel ist gegenüber den Konzessionen nicht gegeben und kann einzig in dem einheitlichen Betrieb der getrennten Netze gefunden werden.“

(Fortsetzung folgt.)

Aus Frankreich.

Gesetzentwurf, betreffend das Gütertarifwesen der Hauptbahnen.

Als man in Frankreich 1883 die erst 1879 begonnene Staatsbahnpolitik wieder aufgab, hatte man u. a. die grossen Eisenbahngesellschaften verpflichtet, die dringenden Tarifwünsche der Bevölkerung zu beschwichtigen; demzufolge führten die Ostbahn 1884, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 1885, die Nordbahn 1886, die Orléansbahn 1887, die Westbahn 1888 und die Südbahn 1890 gänzlich umgearbeitete Gütertarife ein. Wie viel aber die Tarifvorschriften noch zu wünschen übrig liessen, zeigt u. a. die von uns in Nr. 92 Jahrg. 1890 d. Ztg. mitgetheilte Thatsache, dass die Eisenbahngesellschaften an die Verfrachter das Ansinnen stellen, die Eisenbahntarife besser als die Eisenbahnbeamten zu kennen. Bei solchen Zuständen konnte es nicht ausbleiben, dass sich bei Berathung des Staatshaushaltes in der Kammer alljährlich lebhafte Klagen gegen die grossen Eisenbahngesellschaften erhoben und schon am 27. März 1886 war eine Tagesordnung angenommen worden, welche die Regierung zur Vorlage eines Gesetzentwurfes auf-

forderte, durch den ihre Tarifhoheitsrechte den grossen Gesellschaften gegenüber wesentlich verstärkt würden. Der in seinem unermüdlichen Streben nach Beseitigung der Uebelstände im Eisenbahnwesen nicht selten weit über das erreichbare Ziel hinausschiessende Abgeordnete Camille Pelletan, Berichterstatter des Kammer-Ausschusses, beeilte sich, einen Gesetzentwurf vorzulegen, der dem Eisenbahnrath (comité consultatif des chemins de fer) zur Begutachtung überwiesen wurde. Dieser Entwurf und die zum Theil recht erheblichen Einwendungen des Eisenbahnrathes bildeten die Grundlage zu einem seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten am 16. März d. J. bei der Kammer eingebrachten Gesetzentwurf, der die Regelung des Güterverkehrs zum Zweck hat.

Der Entwurf umfasst 18 Artikel und zerfällt in 3 Kapitel, von denen das erste die Aufstellung der Tarife, das zweite die Veröffentlichung und Anwendung der Tarife sowie die Haftpflicht und das dritte die Vorschriften bezüglich der in die Tarife einzustellenden Frachtsätze behandelt. Die im Einklang mit den Konzessionsbedingungen der Gesellschaften stehenden ersten Artikel bestimmen u. a., dass keine Gebühr anders als auf Grund einer Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten erhoben werden darf, dass diese stets nur vorläufige Genehmigung jederzeit zurückgezogen werden kann, dass Tariferhöhungen, abgesehen von gewissen Fällen, wie z. B. die als nothwendig anerkannte Erstellung von Tarifen nur für einzelne Jahreszeiten, erst nach Ablauf eines Jahres eintreten dürfen, dass die von den Konzessionsgesellschaften mit Eisenbahn- oder Schiffahrts-Unternehmungen getroffenen Abkommen unter denselben Bedingungen auf alle ähnlichen Unternehmungen anwendbar sein müssen usw. Nach Artikel 8 muss von jedem Verfrachter, der im Frachtbriefe die Worte „ermässigter“ oder „Spezialtarif“ vermerkt, angenommen werden, dass er die Anwendung desjenigen in Kraft befindlichen Tarifs verlangt, der den niedrigsten Frachtsatz ergibt, und dass er sich allen mit der Anwendung dieses Tarifs verknüpften Bedingungen unterwirft. Nach Artikel 9 wird von jedem Verfrachter, sofern sich keine widersprechende Angabe im Frachtbrief befindet, vermuthet, dass er die Wahl derjenigen Beförderungslinie verlangt, welcher die niedrigste Gesammtfracht zwischen dem Aufgabe- und Ablieferungsort entspricht. Artikel 11 und 12 behandeln die Haftpflicht des Frachtführers im Falle von Beschädigungen und Lieferfrist-Ueberschreitungen. Artikel 13 beschäftigt sich mit der Frage der im Tarif nicht aufgeführten Stationen und Artikel 14 macht die Verschmelzung der Tarife, abgesehen von gewissen Ausnahmefällen, verbindlich und unentgeltlich. Nach Artikel 15 darf für die Beförderung von Waaren, die aus dem Auslande stammen, im Inlande aber ihresgleichen haben, kein Tarif zwischen einem im Auslande gelegenen Punkte, einem Grenzbahnhof oder einem Seehafen einerseits und irgend einem Punkte des Französischen Gebietes andererseits erstellt werden, sofern nicht der aus den gesammten Frachtantheilen der Französischen Gesellschaften hervorgehende Frachtsatz auch auf die ähnlichen Waaren Französischen Ursprungs zwischen denselben Französischen Bahnhöfen bezw. Zwischenstationen anwendbar ist. Artikel 16 bestätigt die von den Gesellschaften im Anschluss an die Verträge von 1883 übernommenen Verpflichtungen bezüglich der Durchfuhrtarife und macht deren Anwendung für ein Geltungsgebiet von 50 km zu beiden Seiten der Beförderungslinie verbindlich. Nach Artikel 17 darf in den internationalen Tarifen für die aus ausländischen Häfen kommenden oder dahin gehenden Waaren kein fester gemeinsamer Preis aufgestellt werden, der bezüglich der Französischen Frachtantheile niedrigere Sätze enthält als die auf demselben Netze für die Beförderung der gleichen Waaren zwischen den Französischen Häfen und denselben Bestimmungs- bezw. Aufgabeorten in Kraft befindlichen Preise. Artikel 18 endlich bestimmt die Anwendung des Gesetzes auf die Hauptbahnen.

Einschienenbahn Fleurs-la Panissière.

Kurze Zeit, nachdem 1888 in Irland die Einschienenbahn Listowel-Ballybunion eröffnet war, ertheilte der Generalrath des Loiredepartements der Gesellschaft „Die Einschiene“ (Patent Lartigue) (Société „Le Monorail“ [brevets Lartigue]) die Konzession für eine Einschienenbahn von Fleurs nach la Panissière (17 km), weil diese Gesellschaft sich verpflichtete, das Baukapital auf 828 325 Frcs. (= 48 725 Frcs. für 1 km) zu beschränken, während es für eine Meterspurbahn auf 1 220 000 Francs (= 72 000 Frcs. für 1 km) und für eine Bahn von 60 cm nicht viel niedriger veranschlagt war. Am 10. März d. J. hat die Kammer den Gesetzentwurf, betreffend die Gemeinnützigkeitserklärung dieser Bahn, angenommen und — was dieser Thatsache Bedeutung verleiht — zugleich die Anwendbarkeit des Lokalbahngesetzes vom 11. Juni 1880 auf Einschienenbahnen anerkannt; demzufolge ist der Konzessionsgesellschaft auch eine jährliche Beihilfe von 2% des veranschlagten Anlagekapitals bewilligt worden.

Aus Russland.

Verkehrsergebnisse des Russischen Eisenbahnnetzes im Dezember 1890.

Heute liegt uns der erst jetzt veröffentlichte Bericht des Ministeriums der Verkehrsanstalten über die Verkehrsergebnisse des Russischen Eisenbahnnetzes im Dezember 1890 vor. Es waren im Dezember überhaupt im Betriebe 27 238 Werst (ausschl. die Eisenbahnen Finnlands 1 711 Werst und Transkaspiens 1 343 Werst). Von dieser Gesammtzahl befanden sich in der Verwaltung des Staates 8 007 Werst, in der Verwaltung der Privatbahnen 19 231 Werst.

Der Personenverkehr hat folgende Resultate ergeben, überhaupt wurden befördert:

2 764 986 (gegen 1889 3 064 698) Personen,

und zwar auf den Staatsbahnen

392 274 (gegen 1889 428 102) Personen,

so dass der Personenverkehr im Monate Dezember 1890 eine Abnahme erfahren hat von 299 712 Personen.

Im Güterverkehr gelangten überhaupt zur Beförderung:

303 004 910 (gegen 1889 314 021 678) Pud,

davon entfielen auf den Verkehr der

Staatsbahnen 52 687 526 (gegen 1889 59 420 811) Pud,
Privatbahnen 250 317 384 („ 1889 254 600 867) „

es hat somit der Güterverkehr im Monat Dezember 1890 den nicht unwesentlichen Rückgang von 11 016 768 Pud erfahren.

Aus diesem Verkehr wurden vereinnahmt:

überhaupt. . . . 26 184 036 (gegen 1889 29 695 604) Rubel,
und zwar von den
Staatsbahnen 4 656 878 („ 1889 5 007 398) „
Privatbahnen 21 527 158 („ 1889 24 688 206) „

es haben hiernach entsprechend dem geringen Verkehr auch die Einnahmen einen Rückgang erfahren von zusammen 3 511 586 Rubeln.

Für das ganze Betriebsjahr 1890 stellen sich die Betriebsergebnisse für das gesammte Eisenbahnnetz wie folgt, es wurden

befördert. . . . 39 764 421 (gegen 1889 38 740 577) Personen
Güter transportirt 3 423 540 291 („ 1889 3 404 890 892) Pud
und dafür wurden
zusammen vereinnahmt . . 275 830 889 („ 1889 276 357 278) Rubel
oder für 1 Werst 10 339 („ 1889 10 490) „

Für eine der nächsten Nummern unserer Zeitung behalten wir uns eine ausführlichere Besprechung der Entwickelung des Verkehrs und des Eisenbahnnetzes Russlands vor.

Verschiedenes.

Auf dem Nordbahnhofe in Paris.

Die Französische Nordbahn, über welche früher vielfach Klage geführt wurde, dass sie der Bequemlichkeit des Publikums zu wenig Rechnung trage, hat es sich in letzter Zeit angelegen sein lassen, durch die Einführung mehrerer sehr praktischer Neuerungen sich den Dank des Publikums zu verdienen. Ausser der Errichtung eines Büffets auf dem Bahnhofe in Paris, das bis dahin fehlte, ist dort ein sehr bequemer Salon dem Publikum geöffnet worden, in welchem dasselbe seine Korrespondenz erledigen kann. Ein automatischer Verkäufer ist zu diesem Zweck in dem Zimmer aufgestellt, der Briefpapier, Briefumschläge, Postkarten und Marken liefert. Neben diesem Salon befindet sich ein Auskunftsbüreau, welches alle Französischen und ausländischen Eisenbahnfahrpläne enthält und wo der Reisende an einem daselbst eröffneten Schalter alle die verschiedenen Arten von Reisebillets, welche die Bahn ausgibt, erhalten kann. Eine Einrichtung scheint besonders den Beifall des Publikums zu finden und wird wohl sehr bald von allen anderen Bahngesellschaften hier nachgeahmt werden. Dieselbe besteht in einem Büreau, das dazu dient, die von Reisenden, welche die Nordbahn benutzen wollen, in Paris eingekauften Gegenstände in Empfang zu nehmen und für dieselben bis zur Abfahrt aufzubewahren. Wenn eine Dame z. B. in einem der grossen Bazare hier ihre Einkäufe macht, so erhält sie beim Bezahlen an der Kasse so und so viel Nummern, mittelst derer sie bei der Abreise in dem genannten Büreau die Sachen reklamiren kann, welche natürlich mit den nämlichen Nummern versehen sind und die das betreffende Magazin direkt hinbefördert hat. 5 Cts. pro Kollo und Tag werden als Bezahlung dafür erhoben bei einem Minimalpreise von 10 Cts., und der Reisende spart auf diese Weise alle die Umstände, welche das Mitsichtragen verschiedener Gegenstände verursacht, sowie die manchmal nicht unerheblichen Beförderungskosten dafür. Die Nordbahngesellschaft hat sich zu diesem Zweck mit all den hervorragenderen Geschäften in Paris ins Einvernehmen gesetzt und diese sind auf dieses Arrangement mit grösster Bereitwilligkeit eingegangen.

Personalnachrichten.

Generaldirektor Hofrath Arthur Vicomte de Maistre †.

Nicht ganz vier Jahre sind verflossen, dass der Generaldirektor der Böhmischen Nordbahn Georg Löw dahingerafft wurde und schon wieder ist die Centralleitung des genannten Verkehrsinstituts ihres Führers beraubt, indem der Generaldirektor der Böhmischen Nordbahn, Herr Hofrath Arthur Vicomte de Maistre, am 5. d. Mts. in Mailand einer Lungenentzündung erlegen ist.

Mit de Maistre ist ein Mann von ganz ausserordentlichen Fähigkeiten, ein geniales organisatorisches Talent aus dem Leben geschieden, dessen Charakter geadelt war durch grosse Vorzüge des Herzens und des Gemüths.

Durch seine ausserordentlichen Fachkenntnisse und seine unermüdliche Arbeitskraft, gepaart mit dem Zuge edelster Humanität, gewann Vicomte de Maistre in der kurzen Zeit, in welcher er als Vorstand der Generaldirektion der Böhmischen Nordbahn fungirte, nicht nur die vollste Anerkennung seiner Vorgesetzten, sondern auch die herzliche Zuneigung, das Vertrauen und die Liebe seiner Umgebung und seiner Untergebenen, welche in ihm ein leuchtendes Beispiel ehrenhafter Pflichterfüllung fand.

Energisch und mit klarem Blick führte er die Reorganisation der Böhmischen Nordbahn rasch durch, indem er einschneidende Maassnahmen in tarifarischer Hinsicht traf und insbesondere durch Verbilligung der Fahr- und Frachttarife der an der Böhmischen Nordbahn sesshaften Industrie Unterstützung bot. Als ein Ausfluss dieser seiner Bestrebungen erscheint der derzeitige verbilligte Gütertarif, sowie der Personen-Zonentarif, kommerzielle Maassnahmen, welche mit voller Bedachtnahme auf die Erträgnisse der Bahn zur Einführung gelangten und das richtige Urtheil des Verstorbenen vollauf gerechtfertigt haben.

Wesentlich hat der Verstorbene zur Konsolidirung der Böhmischen Nordbahn auch dadurch beigetragen, dass er durch Abschluss des tarifarischen Uebereinkommens einen festen Rückhalt an die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen geschaffen hat und hiermit der Böhmischen Nordbahn die Möglichkeit eröffnete, künftighin sich in ausgibiger Weise an dem internationalen Verkehre zu betheiligen. Weit und gross waren noch die Pläne, die de Maistre zur Ausgestaltung der Böhmischen Nordbahn vorhatte und die theils im Entwurfe, theils im Detail ausgearbeitet der successiven Verwirklichung harren. Sie werden für die Böhmische Nordbahn einen werthvollen Nachlass bilden.

Arthur Vicomte de Maistre, geboren am 7. Mai 1827, entstammt einer alten Französischen Adelsfamilie, der auch der durch seine philosophischen Schriften berühmte Graf Josef de Maistre angehörte. Die Familie wanderte zur Zeit der Französischen Revolution nach Preussen aus, wo der Vater Maistre's in den Militärdienst trat und als Oberst gestorben ist. Vicomte de Maistre absolvirte seine technischen Studien in Paris, begab sich hierauf auf einige Zeit nach Algier, um sodann als Ingenieur in die Dienste der Französischen Ostbahn zu treten. Kurze Zeit darauf trat de Maistre zur Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft über, wo er bald eine geachtete Stellung einnahm und zuletzt als gesellschaftlicher Vertreter in Budapest fungirte. Die hervorragenden Eigenschaften Maistre's veranlassten, dass derselbe im Jahre 1869 zum Generaldirektor der Kaschau-Oderberger Bahn ernannt wurde, in welcher Stellung er bis zum Jahre 1887 verblieb. In der Sitzung des Verwaltungsrathes der Böhmischen Nordbahn vom 17. April 1888 wurde Vicomte de Maistre dann zum Generaldirektor dieser Bahn ernannt.

Im Jahre 1872 erhielt er den Regierungsraths-, im Jahre 1889 den Hofrathstitel als Auszeichnung für seine Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Für sein verdienstvolles Wirken im Kriegsjahre 1866 wurde ihm die Allerhöchste belobende Anerkennung zu theil und wurde er im Jahre 1867 mit dem Ritterkreuze und im Jahre 1878 mit dem Komthurkreuze des Franz Josef-Ordens ausgezeichnet. Ausserdem war Vicomte de Maistre Besitzer des goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone, der Kriegsmedaille, des Mariannenkreuzes des Deutschen Ritterordens, Ritter des Preussischen Kronenordens, des Sächsischen Albrecht- und des päpstlichen St. Gregor-Ordens.

Das Leichenbegängniss, an welchem eine Abordnung des Beamtenkörpers der Generaldirektion der Böhmischen Nordbahn theilnahm, fand am 8. d. Mts. in Mailand statt. Der Verwaltungsrath, sowie der Beamtenkörper der Böhmischen Nordbahn hatten der Wittwe, welche mit der jüngsten Tochter in Mailand am Sterbebette weilte, schon vorher telegraphisch die innigste Theilnahme anlässlich des erschütternden Todesfalles ausgesprochen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 28. v. Mts. in Nr. 26 der Vereinszeitung bringen wir zur Kenntniss, dass am 4. d. Mts. die Verkehrsunterbrechung zwischen Sobów-Rozwadów behoben ist und somit der Gesammtverkehr auf unserer Lokalbahn Dembica-Rozwadów wieder aufgenommen wurde.

Lemberg, den 6. April 1891. (716)

2. Güterverkehr.

Belgisch- und Niederländisch-Italienischer Verkehr über den Gotthard. Am 1. Juni d. J. gelangen die für Niederländische Stationen in dem Ausnahmetarif vom 10. Mai 1888 für die direkte Frachtgutbeförderung bestimmter Güter in vollen Wagenladungen zwischen Belgischen und Niederländischen Hafenstationen einerseits und Mailand und Turin andererseits enthaltenen Frachtsätze zur Aufhebung. Die in dem bezeichneten Ausnahmetarife für die Belgischen Hafenstationen vorgesehenen Frachtsätze bleiben dagegen auch noch ferner in Kraft.

Köln, den 10. April 1891. (717)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen.) Mit dem 10. April d. J. kommt ein Ergänzungsblatt zu Theil IIa des Deutsch-Französischen Gütertarifs vom 1. Dezember 1885 zur Einführung (gratis). Dasselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Bier in Wagenladungen zu 5000 und 10000 kg von verschiedenen Süd- und Mitteldeutschen Stationen für die Verkehrsrichtung nach Frankreich. Weitere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen.

Strassburg, den 2. April 1891. (718)

Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutsch-Oesterreich-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Herausgabe der Nachträge 19 zu den Tarifheften 1 und 2. Am 1. Mai d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes für oben bezeichneten Verband die 19. Nachträge in Kraft. Der Nachtrag 19 zu Heft 1 enthält Ausnahmefrachtsätze für Holz des Spezialtarifes III zwischen den Stationen Janovic und Neuern der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und Leipzig (Thür. Bhf.), anderweite Sätze des Ausnahmetarifes 2b (Güter der Stückgutklasse I in Wagenladungen von von 10000 kg) im Verkehre mit Leipzig und einen neuen Ausnahmetarif für getrocknete Pflaumen und Pflaumenmus aus Bosnien und Serbien in Wagenladungen von 10000 kg. Durch Nachtrag 19 zu Heft 2 werden neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 15 (Kaolin etc.) zwischen verschiedenen Oesterreichischen und Deutschen Stationen eingeführt.

Die Nachträge sind bei den Verbandsverwaltungen und Stationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 7. April 1891. (719)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Der Ausnahmetarif 5 für unseren Lokal-Güterverkehr wird auch auf solche Wegebaumaterialien der darin bezeichneten Art angewendet, welche innerhalb des Grossherzogthums Luxemburg Verwendung finden.

Strassburg, den 3. April 1891. (720)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Lokalgüterverkehr. An Stelle des Ausnahmetarifs für Sendungen von Hamburg über Lübeck nach Finnland vom 5. Januar d. J. tritt mit dem 8. d. Mts. ein bis zum 30. September d. J. geltender erweiterter Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche zur Weiterbeförderung nach Finnländischen Häfen bestimmt sind, in Kraft.

Exemplare dieses Tarifs sind von unserem Verwaltungsbüreau und von unseren Güterverwaltungen zu Lübeck und Hamburg zu beziehen.

Lübeck, den 7. April 1891. (721)

Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Oldenburgische Staatsbahn. 1. Im diesseitigen Lokalverkehre werden fortan leichtzerbrechliche Gegenstände, als Gipsfiguren, Steingut, Töpfer-, Porzellan- und Glaswaaren bei Aufgabe als Stückgut in unverpacktem Zustande gegen Revers zur Beförderug angenommen, wenn die Auflieferung in Mengen von mindestens 1000 kg erfolgt. Geringere Mengen werden nur verpackt angenommen, es sei denn, dass der Versender sich im Frachtbriefe zur Zahlung der Fracht für 1000 kg bereit erklärt.

2. Im Bereiche der diesseitigen Eisenbahnen ruht fortan der Lauf der Entladefristen für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch Schuld der Partei verzögert wird. Die Verzögerung ist seitens der

letzteren durch amtliche Bescheinigung der Zoll- oder Steuerbehörde nachzuweisen.

Oldenburg, den 4. April 1891. (B722)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. In dem vom 5/17. Mai gültigen Getreidetarif von Stationen der Moskau - Kurskbahn über Kursk-Kiew-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel, ermässigen sich von sogleich die Frachtsätze von Kursk Stadt und Kursk I nach Pillau um je 30 Kop., nach Memel um je 56 Kop. für den Wagen mit 10 000 kg.

Direktion. (H&V723)

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Am 15. April l. J. gelangt für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Lokalbahn Asch-Rossbach und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen ein direkter Tarif zur Einführung.

München, den 31. März 1891. (724)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Im Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) gelangt mit Gültigkeit vom 1. Mai 1891 ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Kaolin, auch Porzellanerde, Chinaklay und Pfeifenerde zur Einführung, welcher Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. pr. Böhmischen Westbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Süddeutschen Tarifstationen andererseits enthält.

Hierdurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Januar 1889 aufgehoben.

Der Ausnahmetarif wird von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen auf Bestellung unentgeltlich abgegeben.

München, den 4. April 1891. (725)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die für 1. April l. J. angekündigten Nachträge III zu den Heften 1—3 des **Nordösterreichisch - Mittelrheinischen Gütertarifs** vom 1. September 1889 treten erst am 15. April l. J. in Kraft.

München, den 2 April 1891. (726)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Italienischer Verkehr über den Gotthard. Am 1. Juni d. J. gelangen die Ausnahmetarife für die Beförderung bestimmter Waaren als Frachtgut in vollen Wagenladungen zwischen gewissen Niederländischen Stationen einerseits und gewissen Italienischen Stationen andererseits vom 5. Mai 1885 nebst Nachtrag I vom 1. Januar 1888 und Nachtrag II vom 15. Februar 1888, somit also auch der Reexpeditionstarif für Sammelladungen im Verkehre zwischen den Niederländischen Hafenstationen und den Schweizerisch-Italienischen Grenzpunkten Chiasso transit, Pino transit und Locarno zur Aufhebung.

Köln, den 10. April 1891. (727)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Stettin-Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. April d. J. treten zu den Heften Nr. 1 und Nr. 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verbandsverkehr die Nachträge II in Kraft, welche, ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, neue bezw. veränderte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Gross-Köris und Schönewalde des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin, Forst (Lausitz) und Klinge des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt, sowie Kamenz i. Sachs, Königswartha, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Neschwitz und Röderau der Sächsischen Staatseisenbahnen enthalten.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 6. April 1891. (728)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. ab werden die Stationen Argenthal, Ellern, Heddesheim, Kell, Münstereifel, Pluwig, Reinsfeld, Schillingen, Schweppenhausen, Waldrach und Windesheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) zum Zwecke der direkten Beförderung von Grubenholz im vorbezeichneten Verkehr mit Frachtsätzen des Spezialtarifs III und des Ausnahmetarifs 4 ausgerüstet werden.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen zu Langenlonsheim, Münstereifel, Rheinböllen, Ruwer und Zerf.

Köln, den 6. April 1891. (729)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung von Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Kirchseeon und Halle a/S. Für den Verkehr zwischen der Bayerischen Station Kirchseeon und Halle a/S. gelangen mit Gültigkeit vom 15. April d. J. ab folgende Frachtsätze des Spezialtarifs III und des Ausnahmetarifs 2 für Stammholz etc. zur Einführung:

	Spez.-T. III	Ausn.-T. 2
Kirchseeon-Halle a/S. .	1,27 M.	1,59 M.
	für 100 kg.	

Magdeburg, den 5. April 1891. (730)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Schweizerische Eisenbahn-Verbände. Mit Wirkung vom 1. Mai 1891 werden die Artikel Asbestine, Agalith und Nematolith im gesammten Deutsch-Schweizerischen Güterverkehre zur direkten Abfertigung nach Spezialtarif II zugelassen.

Karlsruhe, den 4. April 1890. (731)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Rohzucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/ Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Göding	2,08 M.
Nach Schönpriesen-Umschlag von Göding	2,03 „
Nach Dresden-Elbkai von Göding	2,44 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/ Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 4. April 1891. (732)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung einer Güterzug-Tenderlokomotive mit 3 gekuppelten Achsen soll vergeben werden. Die Bedingungen sind durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ zu beziehen, Lieferungserbietungen (mit bezüglicher Aufschrift versehen) bis zum 18. April dahier einzureichen.

Giessen, den 7. April 1891. (733)

Gr. Direktion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 1000 Stück flusseisernen Querschwellen nebst Befestigungsmitteln ist zu vergeben. Angebote, in welchen die Lieferungsfrist anzugeben ist, sind bis zum 19. April dahier einzureichen. Bedingungen und Zeichnungen können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 25 ₰ bezogen werden.

Giessen, den 6. April 1891. (734)

Gr. Direktion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die Anlieferung von 6 Schnellzugslokomotiven mit Tendern soll durch öffentliche Verdingung vergeben werden. Das für den Bau der Maschine maassgebende allgemeine Programm nebst schematischer Zeichnung ist durch unser Sekretariat gegen Entrichtung einer Gebühr von 2 M. portofrei zu beziehen. Die Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift: „Lieferung von Schnellzugslokomotiven“ bis spätestens Dienstag, den 12. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, an uns einzusenden.

Die Angebote sollen enthalten:

1. den Preis pro Maschine mit Tender freie Station Darmstadt, fertig betriebsfähig montirt und vollständig ausgerüstet;
2. Angabe der kürzesten Lieferzeit;
3. Zeichnung der Lokomotive mit Tender im Maassstab 1:10. Die Zeichnung muss ein klares Bild der ganzen Einrichtung sowie deren konstruktiven Einzelheiten geben;
4. einen nach jeder Richtung hin erschöpfenden Erläuterungsbericht der Maschine nebst Tender.

Darmstadt, den 25. März 1891. (735)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Berlin. Verding von 270 Stück Wagenachsen, sowie 512 Stück Trag- und 768 Stück Spiralfedern am 23. April 1891, Vormittags 11 und 11 1/2 Uhr. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Wagenachsen“ beziehungsweise „Angebot auf Trag- und Spiralfedern“ an unser maschinentechnisches Büreau, Berlin W., Königgrätzerstrasse Nr. 132, einzureichen. Angebotbogen, Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 1,55 M. für jedes Angebot in Baar oder 1,50 M. in 10 ₰-Reichspost-Briefmarken bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 21. Mai 1891.

Berlin, den 4. April 1891. (736 MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nr. 7. Jahrgang 1891. Berlin, am 11. April 1891.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	II	2	—	Eisenrohre	17	1	Ruhrort Rh.	Rechtsrh. Köln	
2	A D	590	1	—	gusseis. Scheibe	1, 5	2	Rothe Erde	Linksrh. Köln	
3	A L	109	1	Koffer	Kleider?	60	3	München C.-B	Bayerische Stsb.	
4	A S	38	1	Bund	Schippenstiele	21	4	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
5	B	—	1	—	Gussstück	0, 5	5	Konstanz	Badische Stsb.	
6	B B	3595	1	Kiste	Zündhölzer	25	6	Viersen	Linksrh. Köln	
7	B & N	8276	1	Pack	Düten	28, 5	7	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
8	B P	59	1	Korb	Eisenwaaren (Schraubenbolzen u. Muttern)	69	8	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
9	C D	30	3	Kolli	Gusseisenwaaren	92	9	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
10	C D	34	1	Kiste	leer	21, 5	10	„	„	beiSchuppenrevision.
11	P	1360	1	Ballen	Rosshaare	50	11	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
12	SD		1	Kiste	Bücklinge	8	12	Berlin	K. E.-D. Erfurt	beschr. Dresden.
13	E C	112 152	40	Stück	kl. Spahnkörbe	2	13	Uslar	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gef. bezettelt: Chemnitz.
14	E D	848	1	Bund	Achsen	40	14	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
15	E H	5265	1	—	neue blecherne Milchkanne	3	15	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
16	E S	118	1	Ballen	?	19	16	Rotselar	Grand Central Belge	
17	F	5	1	Pack	Schiefertafeln	16	17	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
18	F C	63	1	Ballen	ungebleichtes Baumwollengarn	141	18	Mochbern	K. E.-D. Berlin	aus Wagen 10006 am 28. II. überzählig entl.
19	F M	—	1	Tonne	Heringe	—	19	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
20	F S C S	377	1	Fass	Petroleum	132	20	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
21	G G	3618	2	Kolli	Achsbuchsuntertheile	—	21	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
22	G	15	1	Korb	leere Flaschen	20	22	Mariembourg	Grand Central Belge	
23	G B C	3755	1	Bürde	6 Stangen Stahl	58	23	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
24	G R	1936	1	Schliesskorb	Kleider	44	24	Schlebusch	„	
25	G S	54352	1	Kiste	Zuckerw.	16	25	Elberfeld St.	„	
26	G S	1693	1	Fass	Essigsprit	130	26	Rösrath	„	
27	H	151	1	—	Kammrad	3	27	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
28	H & C	1086/7	2	Kisten	leer	117	28	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
29	H E	1	1	Korb	leere Säcke	7	29	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
30	H E	556	1	Kiste	Feuerzeug	46	30	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Merseburg.
31	H F	142	1	—	eis. Rad	9, 5	31	Ergoldsbach	Bayerische Stsb.	*)
32	H G	—	1	Packet	Cigarren	11	32	Montigny s. S.	Grand Central Belge	
33	H H	1	1	Pack	Holzschuhe	4	33	Elberfeld St	K. E.-D. Elberfeld	
34	H K C	—	1	„	16 Stück Spaten	15	34	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
35	H Sch	6	1	Sack	alte Säcke	23	35	München C. B.	Bayerische Stsb.	
36	J E	—	1	Schachtel	Blumen	6	36	Kufstein	„	
37	J F	945	1	Kiste	Umzugeffekten	26	37	Straubing	„	beschr.: Straubing.
38	J G	1	1	„	Weinproben	25	38	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
39	J M	—	1	—	Herdplatte	5, 5	39	Staffelstein	Bayerische Stsb.	bez.: Bamberg-Staffelstein.
40	J P	20	1	—	Lehnstuhl	6	40	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
41	K	1	1	Sack	Kartoffeln	52	41	Ingolstadt C.-B.	Bayerische Stsb.	

* Breslau-Ergoldsbach bezw. Breslau M. Herz-Ehrlich-Breslau.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
42	K R R / K M B A	89	1	—	Kette	—	—	42	Dortmund Centr.-Wagen-Werkst.	Rechtsrh. Köln	
43	L H	1924	1	Kiste	leer	—	15,5	43	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
44	L W G	6931	1	Fass	unbekannt	—	66	44	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
45	M A	—	1	Kiste	Hefe	—	16	45	Romedenne	Grand Central Belge	
46	M G	560	1	Ballen	Manufakturwaaren	—	104	46	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
47	N R	—	2	Kisten	Nägel	—	24	47	Zwiesel	Bayerische Stsb.	
48	N S	631	1	Korb	Eisenwaaren	—	92	48	Bayreuth	„	
49	O L	31	1	Fass	leer, gebraucht	—	15	49	Heidelberg	Badische Stsb.	
50	P	59/60	2	Stück	Traghölzer	—	—	50	Wanne	Rechtsrh. Köln	
51	P H / P	107 195 / 36	3	—	Privatdecken	—	—	51	Duisburg	„	
52	R	57808	1	—	Nähmaschine	—	44	52	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
53	R	1390	1	Ballot	—	—	27	53	München C. B.	Bayerische Stsb.	
54	R W	8454	1	Kollo	Segeltuch	—	92	54	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
55	S	222	1	Fass	Petroleum	—	178	55	Potsdam	K. E.-D. Magdeburg	
56	S	253 / 287	2	Fässer	leer	—	73	56	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
57	S C	9757	1	Kiste	Glaswaaren	—	28	57	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
58	S E	5399	1	Ballen	?	—	36	58	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
59	S F S	2882	1	Fass	Farbe	—	385	59	Waldshut	Badische Stsb.	
60	S H	215	1	Ballot	Putzhadern	—	31	60	Hof	Bayerische Stsb.	Nürnberg signirt.
61	3 T 3	335	1	Fass	Rüböl	—	200	61	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
62	T	—	1	—	Kaminthür	—	9	62	Friedrichshafen	Württemb. Stsb.	
63	T	36 / 37	1	Petrol.- oder Oelfass	—	—	35	63	Mannheim	Badische Stsb.	
64	W	20	1	Ballen	Leder	—	69	64	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
65	W	—	1	Kiste	?	—	60	65	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	beschr. Marlow.
66	v H C Beklebung 24/3.	1291	1	„	—	—	23	66	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Bezettelung Berlin nach Berlin am 31/1. Eilgut.
67	W B	828/30	3	Kolli	Gusseisenwaaren	—	116	67	Bremen	K. E.-D. Hannover	
68	W E	1	1	Ballen	alte Emballage	—	49	68	Hildesheim	„	
69	W S	774	1	Fass	ansch. Spirituosen	—	40	69	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
70	W S	4308	1	„	Oel	—	201	70	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
71	Z	786	1	Kiste	unbekannt	—	20	71	Karlsruhe	Badische Stsb.	
72	Z C	—	12	Stück	schmiedeeis. Rohre	—	262	72	Crefeld	Linksrh. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:						
73	Angermann	7892	1	Fass	leer	—	31	73	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
74	Bayst	—	1	Schachtel	?	—	0,5	74	Gilly-Quatre-Bras	Grand Central Belge	
75	Börsig	67	1	—	Privatdecke	—	—	75	Kehl	Badische Stsb.	
76	Brätzl S A	I	1	Korb	ansch. Kleider	—	45	76	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
77	Busniaux	—	1	Packet	?	—	5	77	Doische	Grand Central Belge	
78	Cieper	—	1	Koffer	Effekten	—	28	78	Vierves	„	
79	Darmstadt-Frankfurt	474	1	„	unbekannt	—	46	79	Frankfurt Gep.-Abf. Hptbhf.	Main-Neckarb.	
80	Devadder	—	1	Packet	?	—	2,5	80	Hasselt	Grand Central Belge	
81	Dupont	—	1	„	?	—	—	81	Heyst op den Berg	„	
82	Gewerkschaft	2	1	—	Privatdecke	—	—	82	Herbesthal	Linksrh. Köln	
83	Herman	—	1	Korb	?	—	5	83	Gilly-Quatre-Bras	Grand Central Belge	
84	H J u. Karl Hustede Altenburg	101	1	Kiste	gefüllt	—	13	84	Zella-Mehlis	K. E.-D. Erfurt	
85	Krügel	389	1	Fass	leer	—	8	85	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
86	Manderfeld	—	1	Korb	?	—	8,5	86	Vierves	Grand Central Belge	
87	Morgenstern	—	2	Pack	leere Säcke	—	22	87	Aix M.	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:						
88	—	140 / 146	2	Blöcke	Flusseisen	—	311	88	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
89	—	145	1	Wanne	Margarine	—	6	89	Bommern	„	
90	—	453	1	Packet	Proben Leinen	—	7,5	90	Rheine	Rechtsrh. Köln	
91	—	1214	1	—	eis. Rohr	—	10,5	91	Wernshausen	Werrabahn	
92	—	30242	2	Kolli	Eisengitter mit Einsatz	—	13	92	Guben	K. E.-D. Berlin	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
93	1 weiss	—	4	Stück	Eckeisen —	40	93	Driesen-Vordamm	K. E.-D. Bromberg	
94	× (weiss)	145	1	—	Eisenplatte —	5	94	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	beschr. Zella-Mehlis.
95	B F / H M	1722	1	Ballen	feines Strohgeflecht zur Hutfabrikation	68	95	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
96	△ ML	1401	1	Fass	Oel —	405	96	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
97	⚓ M	85	1	Ballen	unbekannt —	37	97	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
98	△	9007	1	Kiste	Vogelfutter —	18	98	Eisenach	Werrabahn	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
99	—	—	1	—	Abtheilungsthür aus 1 Viehwagen	—	99	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
100	—	—	1	—	Achslager m. Achse	2, 5	100	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
101	—	—	1	Stange	Bandeisen —	15, 5	101	Bitterfeld	K. E.-D. Erfurt	10 m lg., 6 cm breit.
102	—	—	1	Bund	11 Stück Bandeisen —	55	102	Weigolshausen	Bayerische Stsb.	
103	—	—	1	Korb	Blechflasche —	14	103	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
104	—	—	11	Stück	Bretter —	143	104	Rieding	Elsass-Lothring.	
105	—	—	25	„	Bretter —	—	105	Langendreer B. M.	Rechtsrh. Köln	
106	—	—	11	Bündel	Cementsäcke —	65	106	Mannheim	Badische Stsb.	
107	—	—	3	Säcke	Decken u. Bücher —	4	107	Fleurus	Grand Central Belge	
108	—	—	1	Ring	Draht —	23	108	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
109	—	—	1	Bund	Eisen —	50	109	Wipperfürth	„	
110	—	—	1	Packet	Eisen —	1, 5	110	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
111	—	—	1	—	Eisenrohr —	25	111	Rheydt	Linksrh. Köln	
112	—	—	1	—	Eisenstange —	7	112	Coethen	K. E.-D. Magdeburg	
113	—	—	1	Leinwandkollo	Eisenwaaren —	9, 5	113	Tiegenhof	K. E.-D. Bromberg	Signatur war angeb. u. ist abgerissen.
114	—	—	1	—	leeres Fässchen —	13	114	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
115	—	—	14	Ballen	Felle —	—	115	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
116	—	—	1	—	lebendes Ferkel —	—	116	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
117	—	—	1	—	eis. Flaschenform für Glasmacher	3	117	Minden	K. E.-D. Hannover	
118	—	—	1	Pack	3 eis. Gabeln —	3	118	Straubing	Bayerische Stsb.	
119	—	—	1	Fass	Heringe —	54	119	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
120	—	—	17	Paar	Holzschuhe —	—	120	Wanne	Rechtsrh. Köln	
121	—	—	1	Bund	Hufstäbe —	56	121	Zwiesel	Bayer. Staatsb.	
122	—	—	1	—	eis. Keil —	4, 5	122	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
123	—	—	3	Stück	Kugellaternen mit Drahtgitter	—	123	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
124	—	—	1	—	Lasche —	—	124	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
125	—	—	1	—	hölz. Maschinentheil	6, 5	125	Halle a/S.	„	
126	—	—	2	blecherne Milchkannen	alte leere —	10, 5	126	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
127	—	—	1	Milchkanne	leere —	3	127	Reigersbeuren	Bayerische Stsb.	
128	—	—	1	Ladung	Nusskohlen —	10 000	128	Würzburg	„	
129	—	—	1	—	eis. Rad —	16, 5	129	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
130	—	—	2	—	gusseis. Räder —	14	130	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
131	—	—	1	Korb	einsch. Reiseeffekten	20	131	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision am 29/3.
132	—	—	1	—	Riemenscheibe —	11	132	Konstanz	Badische Stsb.	
133	—	—	1	—	eis. Rohr —	10	133	Heidelberg	„	2, 20 m lg.
134	—	—	4	—	gusseis. Röhren —	1 880	134	Mannheim	„	
135	—	—	17	Pack	gebrauchte Säcke —	256	135	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Elberfeld	
136	—	—	20	„	leere Säcke —	—	136	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
137	—	—	1	—	eis. Sackkarre —	—	137	Röderau	K. E.-D. Erfurt	im Dezember 1890 in einem leeren Wagen gef.
138	—	—	1	—	Sauger zu einer Pumpe	4	138	Giessen	K. E.-D. Hannover	*)
139	—	—	1	—	eis. Schieber zum Verschliessen der Wagenfenster	—	139	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
140	—	—	1	—	Seil —	—	140	Kehl	Badische Stsb.	
141	—	—	1	—	Sophalehne —	7	141	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
142	—	—	1	Kollo	3 Spannhaken —	2, 5	142	Marburg	K. E.-D. Hannover	

*) Bestehend aus einer langen hölz. Stange mit Gussstück an einem Ende.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter										
143	—	—	1	Bund	Stabeisen	—	25	143	Buchau	K. E.-D. Magdeburg	
144	—	—	—	—	Steinkohlen	—	500	144	Dt. Eylau	K. E.-D. Bromberg	
145	—	—	1	Pack	Sträucher	—	54	145	Dirschau	"	
146	—	—	1	Bund	Stricke	—	—	146	Eger	Bayerische Stsb.	
147	—	—	2	Kolli	Verputzmatten	—	80	147	Wulfel	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gef.
148	—	—	1	Stück	Wagenfeder	—	—	148	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
149	—	—	1	Sack	Werg	—	24	149	Augsburg	Bayerische Stsb.	
150	—	—	1	"	Wollstaub	—	37	150	Löhne	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gef.
151	—	—	1	Tafel	Zinkblech	—	5, 5	151	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
152	—	—	1	Stange	Zinn	—	2	152	Lindau	Bayerische Stsb.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A P	5092	1	Kiste	Harmonium	—	278	1	Goltsch-Jenikau	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 30/3.
2	C M	92	1	Sack	Reis	—	110	2	Tetschen	"	" 28/3.
3	H	—	1	Stück	Cotton	—	6	3	Starkotsch	"	" 16/3.
4	J M	—	4	"	Cottone	—	26	4	"	"	" 16/3.
5	M B S	1705	1	Kiste	unbekannt	—	71	5	Trs. Jedlersee	"	" 22/3.
6	N	—	2	Bund	Flacheisen	—	100	6	Caslau	"	" 17/3.
			3	"	Pflugradreifen	—	75				
			14	Stück	Pflugbleche	—	61				
7	S B	816	1	Ballen	Garne	—	235	7	Josefstadt	"	" 13/3.
8	S K N C	44	1	Sack	Bruchreis	—	112	8	Prag	"	" 11/3.
9	T S C D	—	1	Ballen	Juteabfälle	—	18, 5	9	Goltsch-Jenikau	"	" 23/3.
10	V B C E	2112	1	Kiste	unbekannt	—	229	10	Altpaka	"	" 29/3.
11	Dobraner Eisenwerk	690	1	Bund	Gussgeschirr	—	9	11	Reichenau i/B.	"	" 2/3.
12	Flachsspinnerei Würbenthal	14	1	"	Garn	—	10, 5	12	Hlinsko	"	" 5/3.
13	Jutespinnerei Schurzer	6½	2	Pack	gebl. Jutegarn	—	41	13	"	"	" 15/3.
14	—	28	1	Stück	Cotton	—	8	14	Wien	"	" 12/3.
15	—	129	1	Ballen	Flachs, gebr.	—	12	15	Trautenau	"	" 14/3.
16	—	4610	1	Fass	unbekannt	—	136	16	Altpaka	"	" 28/3.
17	—	7186	1	Ballen	unbekannt	—	288	17	Wildenschwert	"	" 23/3.
18	P.K. (im Stern)	4756	1	Kiste	unbekannt	—	117	18	Prag	"	" 27/3.
19	—	—	1	Parthie	Kaffee, lose	—	3, 5	19	Deutschbrod	"	" 15/3.
20	—	—	2	Stück	Fundamente z. Drehscheibe		339	20	Nimburg	"	" 19/3.
21	—	—	1	Sack	Grünzeug	—	20	21	"	"	" 19/3.
22	—	—	1	Stück	Juteleinwand	—	26	22	Wien	"	" 16/3.
23	—	—	1	Bund	alte leere Körbe	—	13	23	Senftenberg	"	" 4/3.
24	—	—	3	Sack	Pferdebohnen	—	220	24	Leitmeritz	"	" 1/3.
25	—	—	2	Milchkannen	leer	—	12	25	Zellerndorf	"	" 14/3.
26	—	—	2	Milchkannen	leer	—	16	26	Znaim	"	" 2/3.
27	—	—	1	Fass	Mineralöl?	—	208	27	Prag	"	" 10/3.
			1	"	Mineralöl?	—	214				
			1	"	Mineralöl?	—	210				
28	—	—	1	Kollo	Stahlmesser	—	6	28	Kolin	"	" 25/3.
29	—	—	1	—	Sternräderpaar	—	800	29	Jedlersee	"	" 9/3.
30	—	—	1	Karton	Zucker	—	5	30	Josefstadt	"	" 11/3.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). - Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 29. 1891.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Berlin, den 15. April 1891.

Inhalt:

Zum Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands und zur Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung.

Dem Vernehmen nach sind Schritte eingeleitet, um die in der Ueberschrift genannten polizeilichen Vorschriften neu zu bearbeiten und es dürfte daher angemessen sein, einige Punkte, welche einer Aenderung und Ergänzung bedürfen, zu besprechen.

1. Was ist unter Aufsichtsbehörde zu verstehen?

§ 72 des Bahnpolizei-Reglements und § 53 der Bahnordnung besagen übereinstimmend: „Aufsichtsbehörden. Die Aufsicht über die Ausführung der im Vorstehenden zur Sicherung des Betriebes gegebenen Vorschriften liegt ob:

a) bei den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen den Eisenbahndirektionen,
b) bei den unter Privatverwaltung stehenden Eisenbahnen dem obersten Betriebsdirigenten oder den Eisenbahndirektionen, und
c) den Aufsichtsbehörden,“

geben aber keine nähere Darlegung darüber, welche besonderen Behörden neben den unter a und b genannten unter c verstanden sind.

In den verschiedenen Paragraphen, in welchen gewisse Entscheidungen den Aufsichtsbehörden vorbehalten sind, ist auch nichts näheres darüber bestimmt, welche besondere Behörde jeweilig gemeint ist und nähere Ausführungsbestimmungen sind u. W. darüber auch nicht erlassen. Aus dem Sinne und der Handhabung geht zwar hervor, dass manchmal die Landespolizei-Behörde gemeint ist, so z. B. in § 4, 3 des Bahnpolizei-Reglements, woselbst es heisst: „Für isolirt gelegene . . . . . Niveauübergänge kann die Landes-Aufsichtsbehörde anstatt der Barrieren Drehkreuze . . . . zulassen“, und in § 7, 1 der Bahnordnung (Errichtung von Schutzwehren an Wegen), andererseits ist aber in § 5, 4 des Bahnpolizei-Reglements, der über das Schliessen der Barrieren handelt, ausdrücklich ausgesprochen, dass Erleichterungen der Zustimmung der Aufsichts- und der Landespolizei-Behörde bedürfen; hier ist also zwischen diesen beiden Behörden unterschieden.

An anderen Stellen geht wieder aus dem Sinne und der Handhabung hervor, dass lediglich Eisenbahnbehörden gemeint sind, so z. B. im Bahnpolizei-Reglement in den §§ 21, 3 (Rechtsfahren), 30, 2 (Beförderung von Eilgut mit schnellfahrenden Personenzügen), 54, 4 (Betreten der Bahn), während wieder an anderen Stellen unzweifelhaft andere als Eisenbahnbehörden gedacht sind.

Es ergibt sich daraus, dass eine bestimmtere Fassung erwünscht ist. Da in Anbetracht der Verschiedenartigkeit der allgemeinen Landesverwaltung in den Deutschen Einzelstaaten und deren Provinzen allgemein gültige einheitliche Bestim-

mungen vielleicht nicht wohl möglich sind, so wäre zum mindesten die Bestimmung aufzunehmen, dass der Bundesrath oder das Reichs-Eisenbahnamt den Begriff der Aufsichtsbehörde je nach den Verhältnissen der verschiedenen Staaten und Provinzen näher zu erläutern hat.

2. Betreten der Bahnanlagen; Wegeschranken.

a) In der Bahnordnung für Nebenbahnen ist das Betreten der Bahnanlagen überhaupt nicht untersagt, vielmehr muss, um dies zu verbieten, jeweilig eine besondere Polizeiverordnung erlassen werden. Dies ist umständlich; es wäre daher erwünscht, dass wenigstens das Betreten der Bahn überall da verboten würde, wo für dieselbe ein besonderer Baukörper hergestellt ist, wo also die Bahn nicht etwa vorhandene öffentliche Wege benutzt.

b) Für die Hauptbahnen ist in den §§ 54, 1 und 55, 1 und 2 des Bahnpolizei-Reglements die Bestimmung getroffen, dass gewisse amtliche Personen die Bahn betreten dürfen, wenn sie in Ausübung ihres Dienstes sind. In der Praxis entstehen Zweifel darüber, ob diese Berechtigung nur dann besteht, wenn eine dienstliche Veranlassung zum Betreten der Bahn zwingt, oder auch dann, wenn solche Nöthigung nicht vorliegt, sich der Beamte aber thatsächlich im Dienste befindet und die Bahn zu seiner Bequemlichkeit betritt, z. B. zur Abkürzung von Wegen, oder um trockener zu gehen (bei schlechter Witterung) u. dergl. m. Wegen der grossen Gefahr, welche das Betreten der Bahn besonders für Nichtbahnbeamte mit sich bringt, ist es angemessen, die Bestimmung so zu fassen, dass nur eine dienstliche Nöthigung zum Betreten der Bahn berechtigt.

c) In den §§ 4 und 55 des Bahnpolizei-Reglements fehlt eine Bestimmung, dass es nicht nöthig ist, Ladegeleise usw. auf Bahnhöfen an den Stellen, wo sie überschritten und betreten werden müssen, durch Schranken abzusperren. Thatsächlich sind solche Schranken nur sehr selten vorhanden, bei einer rein wörtlichen Auslegung der gültigen Bestimmungen müssten Schranken aber überall vorhanden sein, wo Wege die Bahn, also auch einzelne Geleise kreuzen. Eine solche Auslegung führt aber zu weit und wäre es daher zweckmässig, sie durch eine bestimmte erleichternde Vorschrift unmöglich zu machen.

d) Im Interesse der Betriebssicherheit empfiehlt es sich, die Bestimmung im § 4, 5 des Bahnpolizei-Reglements, wonach der Verschluss von Wegeübergängen durch Drahtzugschranken auf mehr als 50 m Abstand nur dann gestattet ist, wenn die Zugbarrieren vom bedienenden Wärter übersehen werden können, dahin zu verschärfen, dass diese Uebersicht sich sowohl auf die Bahn wie auch auf die Wege beiderseits des eigentlichen Uebergangs, auf eine gewisse Entfernung von diesem — vielleicht 20 m — erstrecken muss.

3. a) In Uebereinstimmung mit den „Technischen Vereinbarungen“ und den „Grundzügen für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen“ erscheint es angemessen, die Bestimmungen über die Zahl und Vertheilung der Bremsen anderweit zu gestalten (§ 13 u. ff. des Bahnpolizei-Reglements und § 24 der Bahnordnung).

b) Dasselbe gilt hinsichtlich der Geschwindigkeit der Züge, welche durch Lokomotiven mit dem Tender voran gefahren werden (§ 26, 7 des Bahnpolizei-Reglements), so dass eine Erhöhung von 36 auf 45 km in der Stunde einzutreten hätte und derjenigen, welche von Lokomotiven geschoben werden, wonach bei Nebenbahnen gleichfalls eine Erhöhung der Geschwindigkeit von 15 auf 24 bezw. 20 km in der Stunde zulässig wäre (§ 31 der Bahnordnung).

c) Endlich schreiben die „Technischen Vereinbarungen“ für alle Weichen einer Station auf Hauptbahnen in § 141 eine bestimmte Stellung als Regel vor, wogegen das Bahnpolizei-Reglement in § 46, 3 diese Vorschrift nur für die Weichen in Hauptgeleisen enthält. Im Interesse der Betriebssicherheit und guten Ordnung auf den Bahnhöfen empfiehlt es sich, auch hier die Bestimmungen der „Technischen Vereinbarungen“ in das Bahnpolizei-Reglement aufzunehmen. Derselbe Grund spricht dafür, das Wort „grössere“ in § 51, 2 des Bahnpolizei-Reglements zu streichen, denn die Gefahr, welche aus der Uebertragung anderer Geschäfte an den Wärter der Endweichen auf kleinen Bahnhöfen entstehen kann, ist nicht geringer, als auf grossen Bahnhöfen.

4. Warum sich die Bestimmung in § 20, 3 des Bahnpolizei-Reglements, wonach gewisse Beamte im Dienste beständig eine richtig gehende Uhr bei sich tragen müssen, nicht auch auf die Stationsbeamten und Weichensteller bezieht, ist nicht recht ersichtlich, denn gerade bei diesen ist eine genaue Zeitkenntniss besonders nothwendig.

Vielleicht regen diese kurzen Bemerkungen dazu an, diese gewiss nicht unwichtigen Fragen an zuständiger Stelle in Erwägung zu nehmen und vielleicht noch andere Bestimmungen, welche einer Aenderung bedürftig erscheinen, zur Besprechung zu stellen. R—m.

Der hohe Reparaturstand der Güterwagen und die Ursachen desselben.

Einen unter obigem Titel in „Glaser's Annalen“ Nr. 330 erschienenen Ausatze entnehmen wir das Nachstehende:

Der hohe Reparaturstand an Güterwagen hat seinen Grund zum Theil in den aussergewöhnlich ungünstigen Witterungsverhältnissen der letzten Monate. Nach Abzug dieser unabänderlichen Einflüsse bleibt jedoch immerhin noch ein unerwünschter und auf die Dauer höchst unvortheilhafter Zustand, den zu bessern allseitiges Streben sein muss.

Der Reparaturstand hängt ab:

a) von der Häufigkeit der Beschädigung oder
   1. von der mehr oder minder schlechten Behandlung der Wagen im Betriebe,
   2. von der Widerstandsfähigkeit, welche sie bei ein und derselben Behandlung einer Beschädigung entgegensetzen,

b) von der Schnelligkeit der Wiederherstellung oder
   3. von der Zeit, welche zwischen der Verkehrsentziehung und der Inangriffnahme der Ausbesserung liegt,
   4. von der Dauer der Ausbesserungsarbeiten selbst.

Jede Besserung der bestehenden Zustände nach einem der vorgenannten 4 Gesichtspunkte muss aut das Gesammtergebniss günstig einwirken.

Wie kann gebessert werden?

Zu a1. Schlechte Behandlung der Wagen im Betriebe.

Wo gehauen wird, da fliegen Spähne; bei einem regen Rangirbetriebe werden Beschädigungen der Wagen nie ganz zu vermeiden sein, namentlich wenn die Bahnhofsverhältnisse ungünstig sind. Es ist jedoch wichtig ein zutreffendes Urtheil zu erlangen, auf welchen Bahnhöfen diese Schadenfälle eine unzulässige Höhe erreichen.

Bei der Erlangung eines solchen Urtheils kann sich die maassgebende Betriebsbehörde auf ihre eigenen Organe nicht verlassen; diese werden, so weit sie wissend sind, als die unmittelbar Betheiligten kein Material zur eigenen Verurtheilung liefern; durch die zur Zeit bestehenden Vorschriften über Meldungen von Wagenbeschädigungen wird ein solches Verschweigen des wahren Sachverhalts innerhalb solcher Verwaltungsgebiete, zwischen welchen nicht abgerechnet wird, begünstigt. Unbefangen urtheilsfähig sind hingegen die ausbessernden Werkstätten. Diese sind anzuhalten, nicht aus dem Einzelfalle, sondern aus ihren durch Einzelfälle belegten Erfahrungen für längere Zeiträume sich ein Urtheil über die Art der Wagenbehandlung auf den einzelnen Bahnhöfen zu bilden und sich mit diesem Urtheil behufs Abhilfe den Betriebsbehörden zur Verfügung zu stellen. Es sind ganz besondere Kennzeichen, welche ein solches Urtheil erleichtern, da die bezüglichen Aufzeichnungen beschränkt werden können auf abgerissene Kuppelungstheile, Zughaken oder Zugstangen, zertrümmerte Kopfstücke oder andere Untergestell-Querverbindungen, verbogene oder gebrochene Bufferstangen, ausgebrochene Achsbuchsen, verschobene Wagenkasten und zertrümmerte Stirnwände oder Stirnwandungen. Erleichtert wird die Bildung eines solchen Urtheils durch den Umstand, dass diese Schäden in der Regel in einer nahe gelegenen Werkstatt zur Ausbesserung kommen.

Ist erst unzweideutig festgestellt, dass auf einem Bahnhofe viel zerstört wird, so wird der eigentliche Grund unschwer zu ermitteln und zu beseitigen oder zu mildern sein.

Zu a2. Widerstandsfähigkeit gegen schlechte Behandlung.

Die Theile, an welchen nach a1 die schlechte Behandlung sich vorwiegend zeigt, werden naturgemäss besonders widerstandsfähig zu gestalten und zu erhalten sein.

Die Gestaltung kommt nur bei der Neubeschaffung oder beim Umbau des Vorhandenen in Frage, die Erhaltung bei Ausführung der Reparaturen, unter denen naturgemäss diejenige bei Gelegenheit der bahnpolizeilichen Revision eine Hauptrolle spielt. Diese Revisionsreparatur sollte bei jedem Güterwagen derart gründlich vorgenommen werden, dass der Wagen bis zur nächsten bahnpolizeilichen Revision d. i. für die Dauer von 2 Jahren — wenn ihm nicht ein aussergewöhnlicher Unfall zustösst — im Betriebe bleiben kann, ohne mehr als die ausbessernde Hand des Wagenmeisters zu erfordern. Gegen diese Regel wird z. Z. noch viel gefehlt. Wiederholt machen die im Betriebe angetroffenen Wagen nicht den Eindruck, als ob diese Erwägung bei der letzten Revision erfolgt wäre. Es ist nicht zu leugnen, dass die Wagennoth vielfach zur Herausgabe solcher Wagen verleitet; dieselben werden dann aber zu einer Quelle für Störungen mancher Art: Kaum ist der Wagen 4 Wochen aus der Revision heraus, so wird er irgend einer kleinen Werkstatt, in deren Nähe er entladen wurde, zugeführt, und wechselt nun zwischen langem Werkstattsaufenthalt und kurzem Nutzlauf bis zur nächsten Revision, bei der das Spiel erneut beginnt.

Für den Umbau der namentlich unter a1 bezeichneten Theile nach bewährten Neukonstruktionen wird bei diesen alten Wagen in Voraussicht der baldigen Ausmusterung wenig gethan, die Ausmusterung selbst muss aber immer weiter hinausgeschoben werden. Bufferkörbe, Bufferstangen und Bufferteller werden nicht selten mit Rücksicht auf die übrigen drei am Wagen befindlichen in der alten Form erneuert; wie oft das aber jedem dieser Theile mit Rücksicht auf die andern passirt, wird nicht ersichtlich. Sie alle mit einem Male unter Aufwendung etwas grösserer Kosten und etwas längerer Zeit zu ersetzen, würde gewiss Vortheile bieten.

Zugstangen und Kuppelungen werden, vielleicht unbeabsichtigt, aber darum nicht minder erfolgreich, in allen Jahrgängen und Mustern erhalten, da sich unter dem alten Eisen von ausrangirten Wagen immer noch ähnliche Theile brauchbar vorfinden. Tragfedern aus glattem Stahl ohne Schutz gegen Querverschiebungen, zusammengefasst durch einzelne Schrauben (den früher üblich gewesenen Ersatz für den Federbund) und gegen Längsverschiebungen nur durch einen schlecht passenden dünnen Draht gesichert, geben vielfach Anlass zu Betriebsentziehungen, da sie bald nach dem Ausgang aus der Werkstatt wie ein geöffnetes Kartenspiel aussehen. Auch an Achsbuchsen und Bremseinrichtungen werden nach der Revision Konstruktionstheile in den Betrieb gesandt, von welchen die Frage nach der Möglichkeit einer 2jährigen Dauer unbedingt verneint werden muss. Hier kann nur abgeholfen werden durch ein planmässiges Vorgehen in der Ausrangirung solcher Theile, oder, wenn das der Wagen nicht mehr werth ist, durch Ausmusterung des ganzen Wagens.

Die unter a1 namentlich aufgeführten Theile können bei den neueren Wagen als so widerstandsfähig bezeichnet werden, dass sie als Muster für etwaigen Umbau recht geeignet erscheinen. Ausnehmen möchten wir hiervon nur die gusseisernen Achsbuchsen, die Sicherung der Tragfedern im Federbund gegen Längsverschiebung und endlich die Fusstritte. Nach den Erfahrungen des letzten Winters steht zu erwarten, dass an der bisherigen gusseisernen Achsbuchse wesentliche Aenderungen vorgenommen werden, welche hoffentlich zur Einführung der zwar theureren, aber auch hinsichtlich der Reparaturbedürftigkeit erheblich überlegenen schmiedeeisernen Achsbuchse führen. Unter den neueren Tragfedersicherungen gegen Längsverschiebungen gibt es eine solche Auswahl, für Güterwagen nicht zu theurer und zuverlässiger Bauarten, dass man den warm aufgezogenen und recht oft lose befundenen Federbund verlassen sollte, denn bei Güterwagen spielen Tragfederreparaturen eine grosse Rolle. Die verbogenen oder abgebrochenen Fusstritte geben nicht minder selten Anlass zur Reparatur der Wagen.

Die Ausbildung als schmales Trittblech zwischen zwei Säulen oder auch als rechteckig zweimal aufgebogenes Rundeisen wird diesen — vielen nicht sehr heftigen Stössen ausgesetzten — Wagentheil widerstandsfähiger gestalten, als er bei dem jetzt üblichen langen Stiele ist. Es ist zwar nur der Fusstritt, derselbe muss aber so und so oft im Jahre gerade gerichtet oder geschweisst werden und kostet manchen Beklebezettel und manchen halben Tag Stilllager des Wagens.

Zu b3. Zeit zwischen Verkehrsentziehung und Beginn der Ausbesserung.

Das Wesentlichste, was hier in einem einheitlich verwalteten Verkehrsgebiet geschehen kann, ist bei den Preussischen Staatsbahnen veranlasst durch Einführung der wechselseitigen Ausführung aller laufenden Reparaturen in der nächstgelegenen Staatsbahnwerkstätte. Mehr als bisher wird vielleicht bei manchen Verwaltungen noch geschehen können durch bessere Ausbildung der Beseitigung aller kleinen Schäden auf den grösseren Stationen und in den sogen. Betriebswerkstätten, damit die Zuführung der Wagen aus solchem Anlass zur grösseren Werkstätte unter allen Umständen vermieden werde. Sind aber hiernach auch die Wege vom Punkte der Verkehrsentziehung bis zur Ausbesserungsstelle auf ein Mindestmaass gebracht, so trifft das noch nicht zu hinsichtlich der Zeit. Es würde hier zu weit führen, darauf einzugehen, dass Arbeitskräfte bezw. Werkstattsräume zur sofortigen Inangriffnahme in ausreichendem Umfange und mit genügender Ausstattung vorhanden sein müssen, es bleibt aber noch als sehr zeitbeeinflussend die Frage der Beschaffung der Ersatztheile zu erörtern. Bricht an einem Wagen ein Tritt ab, wird ein Thürschlossdrücker lose, löst sich eine Bremsverbindungsstange, oder tritt sonst irgend eine gewaltsame Abtrennung eigenthümlich geformter Wagentheile ein, so werden die losen Stücke nach den z. Z. bestehenden Vorschriften einer Werkstätte der Heimathbahn des Wagens zugeschickt. So richtig diese Bestimmung früher bei Abrechnung von Bahn zu Bahn war und in vielen Fällen noch jetzt sein mag, so schlecht passt sie auf den Sonderfall, dass es sich um einen Staatsbahnwagen handelt und die nächste Werkstatt der benutzenden Staatsbahn die Reparatur zu bewirken hat, namentlich wenn diese Werkstatt klein ist und zur Herstellung des Ersatzstückes eine entfernter gelegene grössere Werkstatt beanspruchen muss. Selbst wenn die losen Theile nicht mehr gebrauchsfähig oder ausbesserungsfähig sein sollten, so würden sie in den meisten Fällen als Modell für das Ersatzstück wichtige Dienste leisten. Es dürfte daher anzustreben sein, dass abgelöste Wagentheile dem Wagen beigegeben werden, namentlich wenn übersehen werden kann — was in den meisten Fällen möglich sein wird, — dass die Ausbesserung von einer Staatsbahnwerkstatt erfolgen wird. Diesem Punkte ist besondere Bedeutung beizulegen, weil durch Versendung und Anforderung solcher Theile viele Tage zu vergehen pflegen, während deren der Wagen unbenutzt stehen muss. Auf die im Beschädigungsfalle beim Wagen verbleibenden, im Ersatz trotzdem von der Heimathbahn anzufordernden Theile wird im folgenden Abschnitte die Rede sein.

Zu b4. Dauer der Ausbesserungsarbeiten.

Die nachfolgenden Ausführungen sind hauptsächlich auf die Preussischen Staatsbahnen zugeschnitten, gelten aber auch für die einzelne grössere Verwaltung mit mehreren Hauptwerkstätten.

Sehr fördernd für die Erledigung der Ausbesserungen ist die genaue Kenntniss des Fahrzeuges und der Eigenthümlichkeiten bezw. Fehler seiner Bauart, sowie die weitgehendste Ausstattung der Werkstatt mit Vorrathsstücken. Für neue Wagen (Normalwagen) könnten solche Stücke, zu allen Staatsbahnwagen passend, in allen Staatsbahnwerkstätten vorhanden sein. Fast ausschliesslich kommen hierfür die gegossenen Wagentheile in Frage, Achsbuchsen und Bremsklötze. Von beiden hat jede Verwaltung z. Zt. jedoch für eigenen Bedarf mehrere unter einander verschiedene Modelle für Normalwagen, so dass diese nicht selten zu anderen Staatsbahnwagen nicht passen; auch wird bei der Heimathbahn nicht immer bekannt sein, welches der fraglichen Modelle an dem in der Anforderung bezeichneten Normalwagen Anwendung findet, so dass diese Anforderungen häufig selbst bei den Normalwagen noch von Skizzen begleitet sein müssen. Baldige Abhilfe dahin, dass in Zukunft mit der äussersten Strenge auf Anwendung einheitlicher Modelle für Achsbuchsen, Bremsklötze und etwaige sonstige Gusstheile gehalten wird, ist dringend erforderlich. Die Theile zu den Zug- und Stossvorrichtungen sowie viele andere Theile (Beschlagtheile u. dergl.) finden infolge der Einführung der Normalkonstruktion die ausgedehnteste Anwendung beim Ersatz an fremden Staatsbahnwagen, ohne dass auf die Bestände der Heimathbahn zurückgegriffen werden musste. Nicht so ist es mit den Achsen, welche seit nahezu 20 Jahren normale Abmessungen haben. Hier scheint es sich um eine, durch die heimathliche Achsenkontrole erzeugte, vielleicht nicht ganz begründete Schwerfälligkeit in der Ausübung des Staatsbahngedankens zu handeln.

Wird eine normale Güterwagenachse an einem Staatsbahnwagen schadhaft, so wird dieselbe von der ausbessernden Werkstatt, wenn diese in einem anderen Direktionsbezirk liegt, einer Werkstatt der Heimathbahn geschickt, welche nunmehr ihrerseits eine Ersatzachse an die ausbessernde Werkstatt sendet. So kann und wird gewiss nicht selten eine Normalachse den Weg von Königsberg nach Köln und zurück machen;

ein Kölner Wagen steht während dieser Zeit in Königsberg und harrt auf die neue Achse, während normale Achsen der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg unbenutzt zur Verfügung stehen. Wandel wird hier möglich sein, ohne dass man einem vollständigen Durcheinander der Achsenparks aller Direktionen das Wort zu reden brauchte. Die Versendung einzelner Achsen auf weite Entfernungen kann durch planmässige Sammlung in den für bestimmte Richtungen günstig gelegenen Grenzwerkstätten der einzelnen Direktionsbezirke vermieden werden, wenn diese erst nach Ansammlung ganzer Wagenladungen absenden und austauschen. Die Hervornahme fremder Achsen würde grundsätzlich bei der nächsten Revision zu bewirken sein.

Die Betrachtungen zu allen Punkten legten den grossen Einfluss dar, welchen die Art der Vornahme der bahnpolizeilichen Revision auf die Höhe des Reparaturstandes in günstigem Sinne äussern kann. Kurz wiederholt kommt hier in Frage:

1. Bei der Revision soll der Wagen auf 2 Jahre betriebsfähig hergerichtet werden.
2. Bei der Revision ist daher zu prüfen, ob die Beschaffenheit der wichtigen Konstruktionstheile dieser Forderung entspricht, ob dieselben zur Erfüllung etwa umgebaut werden sollen, oder gar die Ausmusterung des Wagens vorzuziehen ist.
3. Bei der Revision soll sich die Werkstatt die nöthige Kenntniss der den einzelnen Wagen eigenthümlichen Modelle erwerben, auch dessen hauptsächlichste Fehler kennen lernen, um bei der nächsten Revision im Lager von Vorrathsstücken vollkommen gesattelt zu sein; die Werkstatt soll überdies bei der Revision die von ihr früher ausgeführten grösseren Reparaturen in ihrem Verhalten im Betriebe kennen lernen und danach die weiteren Arbeitsausführungen bewirken.
4. Die Werkstatt soll sich durch die Beobachtungen bei der Revision in den Stand setzen, etwaigen Anforderungen anderer Werkstätten auf Ersatztheile ohne weitläufige Feststellungen durch Skizzen u. dergl. zu entsprechen.

All diesen Aufgaben kann selbst eine vorzüglich ausgerüstete und recht gut geleitete Werkstätte nicht voll entsprechen, wenn sie heute diesen, morgen jenen Wagen revidirt, keinen von beiden in absehbarer Zeit aber wieder sieht. Unbedingtes Erforderniss hierfür ist vielmehr, dass jeder Werkstätte eine bestimmte Zahl von Wagen zur immerwährenden Revision zugetheilt werde, und selbst das genügt nicht. Die Zutheilung wird vielmehr noch derart erfolgen müssen, dass die Wagen bei dieser Zutheilung zu einzelnen Werkstätten in den Lieferungsgruppen vereinigt bleiben, damit die Zahl der an verschiedenen Stellen vorräthig zu haltenden Modelle auf ein Mindestmaass gebracht, die Arbeitsbeschleunigung eine thunlichst grosse und die Kenntniss der Wagenmängel eine eingehende werde. Sollen alle Vortheile einer solchen Maassnahme zur Geltung kommen, so muss ferner die einzelne Werkstätte durch Anschrift des nächsten Revisionsdatums am Wagen in den Stand gesetzt werden, die Revisionen allmählich so zu gruppiren, dass ihr die Wagen ein und derselben Lieferung in unmittelbarer Folge zugehen. Die Beurtheilung der Lieferungsgruppen wird dann eine vollkommene, die Erledigung der Reparaturarbeiten die schnellst denkbare und billigste, und auch die Ausführung von Umbauten bezw. Verbesserungen sehr erleichtert.

Das internationale Eisenbahn-Uebereinkommen im Reichstag.

II.

Wie wir in Nr. 21 berichtet haben, ist das dem Reichstage zur verfassungsmässigen Beschlussnahme vorgelegte Berner Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober v. J. vom Plenum zunächst an eine Kommission von 21 Mitgliedern verwiesen worden. Diese Kommission hat die Vorlage in 2 mehrstündigen Abendsitzungen — am 16. v. Mts. und am 9. d. Mts. — gründlich durchberathen und dabei auch eine Anzahl von Petitionen, in welchen die Abänderung einzelner Bestimmungen angeregt war, in Erwägung gezogen.

Nach einer längeren Generaldiskussion, welche die ganze erste Sitzung ausfüllte und eine grössere Anzahl der im Uebereinkommen getroffenen Bestimmungen umfasste, wurden in der zweiten Sitzung die nachstehenden Punkte zur Spezialberathung gestellt.

Einer sehr eingehenden Erörterung wurden zunächst die Bestimmungen in Art. 10 Abs. 3 und 4 des Uebereinkommens unterworfen, welchen zufolge die Zollvorschriften unterwegs von der Eisenbahn erfüllt werden und der Absender nur berechtigt ist, der Zollbehandlung selbst oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beizuwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen, ohne dass jedoch der Absender oder dessen Bevollmächtigter berechtigt wäre, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen. Verschiedene Petenten, welche auch im Schoosse der Kommission nicht ohne Unterstützung blieben, erblickten in diesen Bestimmungen, welche von dem in Deutschland geltenden Rechte (Betriebsregl. § 51 Abs. 2 a. E.) wesentlich abweichen, eine Beeinträchtigung der Interessen der Grenzspediteure wie der Absender, namentlich im Deutsch-Russischen Verkehr, und wünschten eine Abänderung im Sinne der Bestimmungen des Deutschen Betriebsreglements. In dieser Richtung beantragte der Abgeordnete Szmula eine Resolution, durch welche die „Erwartung ausgesprochen wird, es werden die verbündeten Regierungen bei der nächsten auf Grund des Art. 59 des Uebereinkommens zusammentretenden Konferenz dahin wirken, dass Art. 10 in einer Weise abgeändert werde, welche den Absendern von Gütern gestattet, die Zollabfertigung durch einen Grenzspediteur vorzuschreiben.“ Nachdem regierungsseitig nachgewiesen worden war, dass die Bestimmungen des Uebereinkommens gerade für den Deutsch-Russischen Verkehr in verschiedenen Beziehungen eine Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes bedeuten, wurde die beantragte Resolution gegen 5 Stimmen abgelehnt. Die Majorität schien in Uebereinstimmung mit den regierungsseitigen Ausführungen der Ansicht zu sein, dass die bezüglichen Bestimmungen des Uebereinkommens, welche, gleichwie manche andere der getroffenen Festsetzungen, auf einem Kompromisse beruhen, den berechtigten Interessen des Publikums immerhin bis zu einem gewissen Grade Rechnung tragen, und dass erst ihre praktische Erprobung herausstellen könne, ob genügender Anlass vorliege, auf die ursprünglich von Deutscher Seite gestellten und mit grosser Majorität abgelehnten Anträge zurückzukommen. — Der zu diesem Punkte weiter eingebrachte Antrag des Abgeordneten Schrader: „den verbündeten Regierungen durch eine Resolution anheimzugeben, bei etwaigen Verhandlungen mit der Russischen Regierung über die beiderseitigen Handelsbeziehungen dahin zu wirken, dass die bestehenden tarifarischen Erleichterungen des Transitverkehrs beider Staaten aufrecht erhalten und gesichert werden“, wurde gleichfalls, und zwar gegen 6 Stimmen, abgelehnt. Offenbar hielt die Majorität den in dieser Hinsicht seitens der Regierung gegebenen beruhigenden Erklärungen gegenüber eine derartige Resolution für überflüssig.

Auch Art. 11 des Uebereinkommens, betreffend die Publizität der Tarife, wurde eingehender erörtert. Obschon die Uebernahme einer förmlichen Verpflichtung der vertragschliessenden Staaten, die Grundsätze des Uebereinkommens hinsichtlich der Unzulässigkeit heimlicher Tarifbegünstigungen auch im internen Verkehr ausnahmslos zur Anwendung zu bringen, allgemein als erwünscht erachtet worden wäre, so nahm man doch an, dass in der bezüglichen Erklärung in Ziffer II des Schlussprotokolls immerhin eine gewisse wenigstens moralische Garantie für die loyale Durchführung des Uebereinkommens auch in dieser Hinsicht zu erblicken sei.

Die Bestimmung des Art. 23 Abs. 4, betreffend die Beschränkung der Beschlagnahme der aus dem Vollzuge des Uebereinkommens erwachsenen Forderungen der Bahnen im Auslande, fand man der Billigkeit und den nunmehr geschaffenen engen Vertrauensbeziehungen unter den Bahnen entsprechend. Die hierzu eingegangenen Petitionen, welche im Interesse der Deutschen Kuponsgläubiger gewisser Oesterreichischer Bahnen die Beseitigung dieser Bestimmung befürworteten, fanden von keiner Seite Unterstützung.

Es würde zu weit führen, auf die zahlreichen Einzelfragen, welche im Laufe der Verhandlungen noch erörtert oder doch gestreift wurden, des näheren einzugehen. Doch möchten wir nicht unterlassen, der gelegentlichen Erklärung eines der Regierungsvertreter zu gedenken, dass es nach seiner Ansicht nicht im Sinne des Uebereinkommens liegen würde, wenn — abgesehen von dem im Art. 1 a. E. der Ausführungsbestimmungen vorgesehenen Falle — einzelne der vertragschliessenden Staaten ohne Zustimmung der übrigen für ihren Nachbarverkehr besondere, den Festsetzungen des Uebereinkommens widersprechende Verabredungen treffen wollten.

Das Ergebniss der Berathungen der Kommission war die einstimmige Annahme des Uebereinkommens. Hierdurch, sowie durch die Ablehnung der beantragten Resolutionen wurden zugleich die beim Reichstage eingegangenen Petitionen, deren oben gedacht ist, für erledigt erklärt.

Schliesslich wurde das mündliche Referat im Plenum dem Abg. v. Bar übertragen.

Den Vorsitz führte der Abg. Kurtz. An den Debatten betheiligten sich ausser den bereits Genannten vorzugsweise die Abgg. Hammacher, Schrader, Friedländer und v. Buol-Berenberg, seitens der verbündeten Regierungen der Präsident des Reichs-Eisenbahnamts Dr. Schulz und der Geheime Ober-Regierungsrath Dr. Gerstner.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1205 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, sowie die K. und K. Bosnabahn, betreffend Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 1245 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend statistische Nachrichten über die Thätigkeit der Vereins-Abrechnungsstelle in der Zeit vom 1. April 1890 bis 31. März 1891 (abgesandt am 13. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Reform der Personentarife.

Bei der Berathung des Württembergischen Eisenbahnetats in der Kammer am 11. d. Mts. sprach sich Ministerpräsident von Mittnacht betreffs der gegenwärtig schwebenden Verhandlungen über Tarifreformen auf Deutschen Eisenbahnen dahin aus, dass dieselben voraussichtlich zur Ermässigung von Personen- und Gepäcktaxen führen werden. Der Zonentarif werde auf den Deutschen Eisenbahnen nicht eingeführt.

Eröffnungen von Stationen.

Am 1. d. Mts. ist der im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover an der Bahnstrecke Harburg-Cuxhafen belegene Personen-Haltepunkt Agathenburg eröffnet worden.

Sächsische Staatsbahnen. Die Güterhaltestelle Rattwitz an der normalspurigen Sekundäreisenbahn Bautzen-Königswartha ist am 13. d. Mts. eröffnet worden.

Berliner Ringbahnverkehr.

Die zur Entlastung des Potsdamer Bahnhofes neu erbaute Halle für den Ringbahnverkehr ist am 1. d. Mts. dem Verkehre übergeben worden (wie bereits in Nr. 27 Seite 265 d. Ztg. gemeldet). An der Ostseite des genannten Bahnhofes entlang schreitend, sieht man schon von weitem den von hohen, achtseitigen Kuppelthürmchen flankirten Vorbau der neuen Halle emporragen. Rechts vom Eingang öffnet sich ein kleiner Arkadenbau, welcher den Zutritt zu dem östlichen Bahnsteg des nunmehr nur für den Fernverkehr bestimmten alten Potsdamer Bahnhofes vermittelt. In die Vorhalle eintretend, gewahrt man links und rechts Billetschalter und geradeaus die in 2 Absätzen zu der hoch gelegenen Ein- und Ausfahrtshalle führende Treppe. In Höhe einiger Meter sind die Wandflächen mit weiss glasirten Ziegeln bekleidet, während alles übrige Mauerwerk ebenso wie das äussere in hellgelben Ziegeln verblendet ist. Die obere, etwa 100 m lange und gegen 15 m breite Halle entspricht in ihrer Einrichtung jener der Bahnhofshallen der Stadtbahn. Auf der linken Seite des Bahnsteges liegt das Einfahrts-, auf der rechten Seite das Ausfahrtsgeleise. Die Seitenwände sind von einer Reihe breiter Fenster durchbrochen.

Hessische Ludwigsbahn.

Nach der Jahresrechnung betragen die Einnahmen im Jahre 1890 einschl. des Uebertrags aus dem Vorjahr 20 289 226 M., d. i. 1 070 885 ℳ mehr als im Vorjahr. Die Ausgaben (einschliesslich der aus dem Erneuerungsfonds bestrittenen) stellen sich auf 10 956 553 ℳ oder mehr 1 179 945 ℳ. Unter Hinzurechnung von 1 272 962 ℳ Ausgaben zu Lasten der Erneuerungsfonds und Staatszuschuss für die garantirten Linien und nach Abzug von 4 051 660 ℳ für Verzinsung und Tilgung der Anleihen, steht der Generalversammlung ein Reingewinn von 6 729 414 ℳ zur Verfügung. Der Verwaltungsrath beschloss, die Vertheilung von $4^2/_3$ % Dividende gleich dem Vorjahr (5 222 000 ℳ), Ausstattung des Erneuerungsfonds mit 800 000 ℳ (gegen 700 000 ℳ im Vorjahre) und der Ruhegehaltskasse mit 200 000 ℳ (gegen 100 000 ℳ im Vorjahre) und die Vertheilung persönlicher Gewinnantheile mit 192 670 ℳ (gegen 186 725 ℳ im Vorjahre), wonach 314 744 (gegen 307 054) ℳ als Vortrag für die nächstjährige Rechnung verbleiben.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, dem Vorschlage der Direktion entsprechend, der Generalversammlung zu empfehlen, für das Jahr 1890 5 % Dividende an die Stammprioritäten und 1 % an die Stammaktien zu vertheilen.

Niederwaldbahnen.

Nach dem Jahresbericht für 1890 beziffern sich die Gesammteinnahmen auf 133 956 ℳ gegen 137 943 ℳ, und die Gesammtausgaben auf 67 291 ℳ gegen 68 086 ℳ im Vorjahre. Von dem Ueberschuss gehen ab für Verzinsung und Tilgung der Prioritäten 34 193 ℳ, für den Erneuerungsfonds 4 500 ℳ und den Reservefonds 1 350 ℳ.

In der am 9. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht genehmigt und die Vertheilung einer Dividende von 2 % beschlossen.

Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen

werden im Sommerhalbjahr 1891 (wie bisher) in folgender Weise stattfinden. In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über die Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen und über die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, gehalten werden. In Köln finden Vorlesungen über Eisenbahn-Betriebslehre im Verwaltungsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) daselbst statt.

Einschränkung der Sicherheitsmaassregeln bei der Anlegung von Gebäuden in der Nähe von Eisenbahnschienen.

Im Wege der Polizeiverordnung ist in Preussen die Anlegung von Gebäuden und die Lagerung von brennbaren Stoffen innerhalb einer Entfernung von 35 m von den Eisenbahnschienen einer besonderen und scharfen feuerpolizeilichen Kontrole unterstellt. Nur unter sehr erschwerenden Bedingungen wird die Bebauung und gewerbliche Benutzung der betreffenden Ländereien genehmigt; diese Eigenthumsbeschränkung hat eine erhebliche Minderung des Gebrauchs- und Verkaufswerthes zur Folge. Die Bedeutung der Angelegenheit für das Nationalvermögen erhellt aus dem Umstande, dass es sich dabei um Flächen von im ganzen nicht weniger als 2 000 qkm handelt. Für die Berliner Stadtbahn haben erleichternde Bestimmungen platzgreifen müssen. Die Erfahrungen, welche seit dem Bestehen derselben, sowie auch in einzelnen anderen Landestheilen, in denen ältere und strengere Vorschriften gelten, gemacht sind, legen die Annahme nahe, dass bei dem Erlasse jener Polizeiverordnungen die Feuergefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes in nicht unerheblichem Maasse überschätzt worden ist, und dass daher unbeschadet der Feuersicherheit eine wesentliche Einschränkung der Sicherungsmaassregeln möglich sein werde. Es ist daher eine eingehendere Prüfung der Frage seitens der Landes-Polizeibehörden angeordnet.

Strasseneisenbahnen.

Fusion. Die Generalversammlung der Grossen Hamburg-Altonaer Strassenbahngesellschaft genehmigte einstimmig die Fusion der Gesellschaft mit der Strasseneisenbahn-Gesellschaft.

Heidelberger Strassen-Bergbahn. Nach dem Jahresbericht betrug der Rohgewinn 177 192 ℳ und nach Abzug der Abschreibungen usw. verblieb ein Reingewinn von 67 480 ℳ, welcher es ermöglichte, eine Dividende von 5 % zur Vertheilung zu bringen.

Aachen-Burtscheider Pferdeeisenbahn. Die Gesammteinnahmen im Jahre 1890 betrugen nach dem Geschäftsbericht 299 865 ℳ, die Gesammtausgaben 223 833 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 76 032 ℳ (gegen 55 425 ℳ im Vorjahre) verbleibt, welcher sich nach Abzug der Abschreibungen usw. auf 19 804 ℳ vermindert. Der Vorstand schlägt die Vertheilung einer Dividende von 1 % vor gegen 2 % im Vorjahre. Wenn die Verhandlungen mit der Stadt Aachen Erfolg haben, soll das Unternehmen erweitert werden, auch durch eine Linie nach dem industriellen Vororte Rothe Erde.

Neue Berliner Pferdeeisenbahn. Eine Vorlage des Magistrats betrifft die Aufstellung eines Nachtragsvertrages mit der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft. Der Magistrat schlägt folgende Abänderungen und Ergänzungen des bestehenden Vertrages vor: „I. Die Gesellschaft wird von dem weiteren Ausbau der Linie Frankfurter Allee-Rummelsburg befreit. II. Die Stadtgemeinde ertheilt der Gesellschaft die Genehmigung zum Bau einer neuen Pferdebahnlinie von Weissensee über Neu-Weissensee durch die Prenzlauer Chaussee bezw. Allee, Danziger und Weissenburger Strasse bis zum Anschluss an die das Schönhauser Thor bereits berührenden Linien der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn. III. Die Dauer des Vertrages wird bis zum 31. Dezember 1911 verlängert.“ — Als Gegenleistung hierfür hat sich die Neue Berliner Pferdebahn zu verpflichten: „I. Eine Pferdebahnlinie vom Bahnhof Friedrichsberg nach der im Bau begriffenen städtischen Irrenanstalt bei Lichtenberg zu führen. Die Gesellschaft soll aber nur dann hierzu verpflichtet sein, wenn nicht die ausserhalb der Stadt Berlin zur Genehmigung berufenen Behörden für die Gesellschaft derartige, über die bei der Stadt Berlin üblichen Bedingungen hinausgehende Forderungen stellen, dass der Gesellschaft nach billigem Ermessen des Magistrats die Annahme derselben nicht zugemuthet werden kann. II. Die an die Stadt Berlin zu zahlende prozentuale Abgabe von der Bruttoeinnahme wird in Zukunft nach denselben Grundsätzen, wie dies mit der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn vereinbart ist,

berechnet. III. Die Gesellschaft verpflichtet sich, Arbeiterwagen mit entsprechender Fahrpreisermässigung einzuführen."

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft. Dem Geschäftsbericht für 1890 entnehmen wir folgendes: Die Zahl der auf dem Bahngebiete der Gesellschaft beförderten Personen ist von 114 400 000 in 1889 auf 121 250 000 in 1890, mithin um 6 850 000 Personen = 5,99 % Personen gestiegen und in gleichem Verhältnisse ist auch die Einnahme aus diesem Verkehre von 13 210 435 ℳ. in 1889 auf 14 029 858 ℳ. in 1890, sonach um 819 422 ℳ. = 6,20 % gewachsen.

Das Gesammtbetriebsergebniss stellte sich in Einnahme auf 14 221 926 ℳ., in Ausgabe auf 8 168 611 ℳ., im Ueberschusse mithin auf 6 053 315 ℳ. Dasselbe weicht im Endergebnisse von demjenigen des Jahres 1889 mit einer Einnahme von 13 398 569 ℳ., einer Ausgabe von 7 591 215 ℳ. und einem Ueberschusse von 5 807 354 ℳ. nur um den Mehrüberschussbetrag von 254 961 ℳ. und im Prozentsatze der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen — 1889: 58,65 %, 1890: 57,43 % — nur um 0,78 % ab.

Die von der Gesellschaft vertragsgemäss an die Stadtgemeinde Berlin von der Roheinnahme aus der Personenbeförderung zu entrichtende prozentuale Abgabe ist von 985 645 ℳ. im Jahre 1889 auf 1 046 536 ℳ. im Jahre 1890, mithin um 60 891 ℳ. gestiegen, während sich die an die Stadtgemeinde Berlin zu zahlende Pflasterrente im Berichtsjahre auf 219 783 ℳ. gegen 218 954 ℳ. im Vorjahre berechnete, mithin eine Mehrausgabe von 829 ℳ. erforderte. Die im Berichtsjahre an die Stadtgemeinde bezahlte Abgabe, Pflasterrente, die verschiedenen Steuern, Chausseegeld und Strassenreinigung beziffern sich ausschliesslich Pflasterkosten auf rund 1 524 000 ℳ., mithin auf 8,91 % des Anlagekapitals.

Nach Abzug der Rücklagen in den Erneuerungsfonds usw. ergibt sich für das Jahr 1890 ein Reingewinn von 2 378 324 ℳ.

Die am 28. v. Mts. abgehaltene Generalversammlung, welche von 36 Aktionären mit 5 274 000 ℳ. Kapital = 1 748 Stimmrechten besucht war, genehmigte nach längerer Berathung den Jahresabschluss für 1890 mit Stimmeneinhelligkeit, setzte die Dividende auf 12½ % fest und ertheilte die Entlastung. Bei der Besprechung erstattete zunächst der Direktor von Kühlewein einen ausführlichen Bericht über die vielfachen Prüfungen, welche die Gesellschaft bezüglich Einführung eines Betriebes durch elektrische Kraft angestellt hat. Hiernach sind ausser zwei Ingenieuren der Gesellschaft auch der Vorsitzende der Gesellschaft selbst zur Einholung eingehender Informationen nach Amerika, wo bis jetzt der elektrische Strassenbahnbetrieb noch am ausgedehntesten ist, gereist; ausserdem hat die Direktion von verschiedenen Verwaltungen elektrischer Bahnen in Europa auf ihr Ansuchen Berichte erhalten und ist, obwohl sie der Einführung des elektrischen Betriebes durchaus sympathisch gegenübersteht und die grosse Bedeutung desselben für die Gesellschaft keineswegs unterschätzt, doch zu dem Ergebniss gekommen, dass bis jetzt die Technik noch nicht so weit gekommen ist, um eine Bürgschaft für einen ungestörten, elektrischen Strassenbahnbetrieb mit guten finanziellen Erfolgen bieten zu können. Besonders schwierig sei es für schon bestehende Pferdebahnsysteme, mit einer so durchgreifenden Umänderung des Betriebes vorzugehen und zumal bei einer verhältnissmässig kurzen Konzessionsdauer. Etwas günstiger lägen die Verhältnisse bei Anlage einer neuen Bahnstrecke; die Verwaltung werde, weil der Magistrat von Berlin einen dahingehenden Wunsch zu erkennen gegeben habe, um mit dieser Behörde in gutem Einvernehmen zu bleiben, bei Einrichtung einer neuen Bahnlinie versuchsweise den elektrischen Betrieb einführen. Sollte das Ergebniss schliesslich ein günstiges sein, so würde die Verwaltung der Gesellschaft die Einführung des elektrischen Betriebes trotzdem nur dann in Vorschlag bringen, falls der Magistrat in eine angemessene Verlängerung der Konzessionsdauer willigen würde. Hiermit erklärte sich die Versammlung vollständig einverstanden.

Aus Frankreich.

Herstellung einheitlicher Güterklassen.

Die mit Einführung des Tarifs der Südbahn (vgl. Nr. 79 Jahrg. 1890 d. Ztg.) abgeschlossene Umarbeitung der Eisenbahn-Gütertarife hatte hauptsächlich zum Zweck, die Tarifbildung der grossen Netze, wenn auch nicht bezüglich der Frachtsätze, so doch bezüglich der Güterklassen, der allgemeinen Anwendungsbedingungen und der Eintheilung der unter Umständen zu ermässigten Sätzen zu befördernden Waaren in eine kleine Anzahl mit gleicher Nummer bezeichneter Spezialtarife einheitlich zu gestalten. Diese Gleichförmigkeit ist aber noch nicht vollständig erreicht und der Eisenbahnrath ist bei Prüfung der ihm nach und nach vorgelegten Tarife zu der Meinung gelangt, dass noch gewisse Verbesserungen erforderlich sind; so müsste die allgemeine Güterklassen-Eintheilung durch die unter den Güterklassen der ersten Tarife nicht aufgeführten Waarengattungen vervollständigt, die Anwendungsbedingungen geändert und die zunächst in einem Spezialtarif mit dieser oder jener Nummer aufgeführten Waaren, die bei einem zweiten Netz in einen andern Tarif aufgenommen sind, gleichmässig eingetheilt werden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher durch Rundschreiben vom 8. Oktober 1890 die Verwaltungen der grossen Eisenbahngesellschaft aufgefordert, zunächst unverzüglich eine vollkommene Gleichförmigkeit der Spezialtarife bezüglich der gleichmässigen Vertheilung der Waaren in Spezialtarife von gleicher Nummer und gleicher Bezeichnung zu verwirklichen, damit die Verfrachter in den Tarifen der verschiedenen Gesellschaften leicht die auf eine bestimmte Waare anwendbaren ermässigten Sätze finden können und damit bei Umarbeitung der Verbandstarife deren Bezeichnung und Nummernfolge den Binnentarifen entsprechend gewählt werden kann.

Im Anschluss hieran hat der Minister neuerdings durch Rundschreiben vom 23. Januar d. J. die Eisenbahnverwaltungen aufgefordert, die allgemeine Güterklassen-Eintheilung und die Anwendungsbedingungen der Tarife einheitlich zu gestalten. Bezüglich der Anwendungsbedingungen ist hierzu nur erforderlich, ein paar unbedeutende Verschiedenheiten der Fassung auszugleichen. Bezüglich der allgemeinen Güterklassen-Eintheilung bestehen die zu beseitigenden Verschiedenheiten darin: 1. dass die allgemeinen Güterklassen-Eintheilungen der verschiedenen Netze eine gewisse Anzahl Waaren aufführen, die in den gemeinschaftlich festgesetzten und durch Ministerialerlass vom 17. April 1879 genehmigten Güterklassen nicht vorkommen, und 2. dass in den verschiedenen Spezialtarifen Waaren enthalten sind, die in der allgemeinen Güterklassen-Eintheilung nicht aufgeführt sind. Es muss also eine neue Güterklassen-Eintheilung aufgestellt werden, die alle sowohl in den bisherigen allgemeinen Güterklassen-Eintheilungen als auch in den Spezialtarifen der verschiedenen Netze enthaltenen Waaren umfasst.

Spurweite der Lokalbahnen.

Auf eine Anfrage des Senators des Ornedepartements, Poriquet, welche Grundsätze von der Regierung bezüglich der Spurweite der Lokalbahnen beobachtet würden, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten, Yves Guyot, am Schlusse von lebhaftem Beifall belohnt, am 21. März d. J. etwa folgendes geantwortet:

Die Grundsätze der Regierung decken sich mit der genauen Beachtung des Gesetzes vom 11. Juni 1880, welches den Departements und Gemeinden das Antragsrecht bezüglich der von ihnen gewünschten Linien einräumt; die etwa eingehenden Anträge werden den vier Ministerien: der öffentlichen Arbeiten, des Innern, der Finanzen und des Krieges zur Begutachtung unterbreitet und von ihnen unter Mitwirkung des Generalraths der Brücken- und Wegebauten sowie des Staatsrathes daraufhin geprüft, ob die gesetzlichen Formen erfüllt, welches die wirthschaftlichen und finanziellen Folgen sind und ob diese Bahnen der Landesvertheidigung keine Nachtheile bieten. Ueber Spurweiten hat das Gesetz vom 11. Juni 1880 keine Bestimmung getroffen, sondern die Bahnen nur in solche geschieden, auf welche die Hauptbahnwagen übergehen können und solche, bei denen es nicht der Fall ist. In dem als Muster angehängten Bedingnissheft sind zwar drei Spurweiten: 1,44 m, 1 m und 0,75 m, vorgesehen, aber Artikel 2 des Gesetzes bestimmt, dass man sich diesem Muster anzupassen habe *abgesehen von den durch Vertrag und Genehmigungsgesetz daran vorgenommenen Aenderungen*; das Gesetz vom 11. Juni 1880 schreibt also keine Spurweite vor.

Da man in der Geschichte der Eisenbahnen lange Zeit nur die eine Spurweite von 1,44 m erblickte, gewöhnte man sich nur schwer an den Gedanken, dass die Eisenbahnen nach den verschiedenen Bedürfnissen auch verschiedene Spurweiten erhalten könnten. Der Kriegsminister erklärte im Jahre 1887, dass er sich im Interesse der Landesvertheidigung jeder Bahnanlage mit weniger als 1 m Spurweite widersetzen werde, und demzufolge verständigte der Minister der öffentlichen Arbeiten, um den Unternehmern unnütze Kosten zu ersparen, die Betheiligten durch Rundschreiben vom 13. Januar 1888 von der Lage der Verhältnisse. Seitdem theilte der Kriegsminister dem Minister der öffentlichen Arbeiten durch Schreiben vom 29. November 1889 mit, dass er der Spurweite von 60 cm, nachdem sie von ihm zu verschiedenen Zwecken benutzt sei, keinen Widerstand mehr entgegensetze. Der Minister der öffentlichen Arbeiten setzte demzufolge durch Erlass vom 7. Dezember 1889 einen Ausschuss ein, der die zulässigen Abmessungen der Fahrbetriebsmittel für Lokal- und Strassenbahnen mit 60 cm Spurweite, sowie ausserdem die Breite der Bahnkrone und die Länge der Krümmungshalbmesser feststellen sollte. Die Arbeit dieses Ausschusses ist am 25. Juli 1890 dem technischen Betriebsausschuss (comité de l'exploitation technique), dem der Kriegsminister zwei Vertreter beiordnete, um ausser den Höchst- auch die Mindestabmessungen festzusetzen, übergeben. Die

durch diese wiederholte Prüfung erzielten Ergebnisse sind dem Kriegsminister mitgetheilt worden, ohne Beanstandungen zu erfahren, und bis die auf Grund dieser Ergebnisse vorzunehmende Regelung erfolgt ist und bis der zur Durchsicht des Gesetzes von 1880 eingesetzte Ausschuss die Sichtung der sehr eingehenden Meinungsäusserungen seitens der Departements, der Konzessionsinhaber und aller Betheiligten beendet haben wird, hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten gegen den Bau von Bahnen mit geringerer als Meterspur nicht das Geringste einzuwenden. Im Departement Calvados sind Anordnungen für eine Bahn von 60 cm getroffen und verschiedenen Präfekten, die deswegen beim Minister der öffentlichen Arbeiten angefragt hatten, ist sofort mitgetheilt worden, dass sie ohne Sorge für Bahnen von 60 cm die Vorarbeiten herstellen lassen könnten. Ja man ist sogar noch weiter gegangen; denn die Kammer hat dem Senat einen soeben von ihr angenommenen Gesetzentwurf für eine Bahn mit gar keiner Spurweite, nämlich für die Einschienenbahn Fleurs-la Panissière, übersandt. Die Regierung steift sich also nicht auf eine einzige Spurweite, sondern ist bereit, die Spurweiten, welche am besten den vorhandenen Bedürfnissen zu entsprechen scheinen, anzunehmen.

Betriebseröffnungen.

1. Die Südfrankreich-Eisenbahngesellschaft (Sud de la France) hat im Departement Côte d'Or die Strassenbahnlinien: a) Dijon-Porte Neuve-Fontaine-Française am 2. März, b) Châtillon-sur-Seine-Aignay-le-Duc am 9. März und c) Beaune-Arnay-le-Duc am 16. März dem Betriebe übergeben.

2. Die Staatsbahn hat am 1. April die Strecke La Rochelle-la Pallice (7 km) eröffnet.

3. Die Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft hat am 8. April die strategische Bahnlinie Lons-le-Saunier-Champagnole dem Verkehr übergeben.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

Für gemeinnützig sind erklärt worden:

1. die von der Staatsbahnverwaltung in Paimboeuf im Departement Loire-Inférieure herzustellende Hafenbahn und
2. die im Norddepartement zu bauende Strassenbahnlinie Lille-Lambersart.

Konzessionsübertragungen.

Die Genehmigung ist ertheilt für die Uebertragung der Konzession:

1. bezüglich der Linien Aire-Fruges und Rimeux-Gournay-Berck von Lambert auf die „Gesellschaft der Eisenbahnen Aire-Fruges und Rimeux-Gournay-Berck" und
2. bezüglich der Ost-Marseiller Lokalbahn von Leonard Peyronnet an die Ost-Marseiller Eisenbahngesellschaft.

Die Einheitszeit.

Das Gesetz, betreffend die Einheitszeit, ist am 15. März d. J. in folgender Fassung veröffentlicht worden: „Als gesetzliche Zeit gilt in Frankreich und Algerien die mittlere Pariser Zeit."

Ermässigung der Eilguttarife.

In der Kammer ist von 8 Abgeordneten folgender Gesetzentwurf eingebracht worden: „Art. 1. Die durch Art. 3 des Gesetzes vom 14. Juli 1855 eingeführte Steuer, sowie der durch Art. 12 des Gesetzes vom 16. September 1871 eingeführte Zuschlag werden bezüglich der ihrer Natur nach zur Eilgutbeförderung gezwungenen landwirthschaftlichen Waaren aufgehoben. Art. 2. Die Minister der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten werden aufgefordert, mit den Eisenbahngesellschaften in Unterhandlung zu treten, um von ihnen entsprechende Tarifzugeständnisse für diese Waaren zu erhalten."

Inzwischen haben aber die Gesellschaften, wie wir in Ergänzung der in Nr. 18 d. Ztg., enthaltenen Nachricht mittheilen, dem Minister bereits die Eilguttarife mitgetheilt, die sie einführen wollen, sobald der Staat die Steuer von 23% aufgehoben hat. Nach den neuen Tarifen, die theils nach Belgischen, theils nach Deutschen Mustern gebildet sind, wird Eilgut von mehr als 50 kg Gewicht statt jetzt durchgehend 36 Cts. künftig mit der Entfernung fallend nur 32—24 Cts. für das Tonnenkilometer bezahlen. Die am meisten zur Aufgabe gelangenden Sendungen bis zu 50 kg einschl. werden nach Deutschem Muster behandelt und bezahlen für keine Strecke mehr als 30 Cts. für das Tonnenkilometer, während jetzt für Sendungen bis zu 40 kg einschl. ausser der Steuer 45 Cts. für das Tonnenkilometer erhoben werden. Der neue Tarif wird als Verbandstarif behandelt, so dass sich der Versender, ohne zu wissen, wieviel verschiedene Netze die Sendung berührt, auf Grund der Entfernung die Fracht berechnen kann. Esswaaren von mehr als 40 kg Gewicht werden nach einem mit der Entfernung von 24 bis 18 Cts. fallenden Satze berechnet, während sie bisher ausser der Steuer mindestens 25 Cts. für das Tonnenkilometer zu entrichten haben; Esswaaren bis zu 10 kg einschl. werden als gewöhnliche Packete behandelt. Lebende Thiere sowie Fahrzeuge aller Art sollen eine Ermässigung von 20% geniessen.

Kongress der Eisenbahnbediensteten.

Am 1. und 2. Mai d. J. wird in Tours der erste Kongress der Französischen Eisenbahnarbeiter und Beamten tagen, um Satzungen für diese Berufsgenossenschaft auszuarbeiten.

Annahmebescheinigungen der Frachtgutsendungen.

Nach Art. 10 des Gesetzes vom 13. Mai 1883 muss die den Versendern zu übergebende Annahmebescheinigung, von der eine zweite Ausfertigung die Sendung begleitet und dem Empfänger übergeben wird, Art, Gewicht und Bezeichnung der Frachtstücke, Namen und Adresse des Empfängers, die Gesammtfracht und die Frist, innerhalb deren die Beförderung bewirkt sein soll, enthalten. Da aber die Gesellschaften sich bisher darauf beschränkt haben, statt dieser Frist in Zeiteinheiten nur die gesetzlichen Bestimmungen, nach denen die Frist zu berechnen ist, angeben zu lassen, so hat der Minister der öffentlichen Arbeiten infolge zahlreicher Beschwerden und in Anbetracht dessen, dass sich unter den Versendern und Empfängern viele befinden, die zur Berechnung der Lieferfrist auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen nicht in der Lage sind, und dass auch das beobachtete Verfahren dem Wortlaut des Gesetzes nicht entspricht, die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 27. Februar d. J. aufgefordert, ihre Dienststellen anzuweisen, vom 1. April d. J. ab die Lieferfristen nur in Zeiteinheiten auf den Annahmebescheinigungen anzugeben.

Familienunterstützung bei der Nordbahn.

Vom 1. Januar d. J. ab gewährt die Nordbahn jedem ihrer angestellten Beamten mit weniger als 1800 Frcs. Gehalt (bezüglich der Schaffner und Bremser einschl. der Dienstprämien), wenn er drei noch nicht 16 Jahre alte Kinder hat, eine monatlich auszuzahlende jährliche Familienunterstützung von 48 Frcs., die sich für jedes fernere noch nicht 16 Jahre alte Kind um jährlich 24 Frcs. erhöht. Wenn der Vater und die Mutter im Dienste der Gesellschaft stehen, so wird die Unterstützung nur einmal gewährt. Sie ist unverpfändbar und kann nicht mit Beschlag belegt werden; sollte dies bezüglich eines Beamten eintreten, so wird sie seitens der Gesellschaft nicht weiter gezahlt. Jeder vor Ablauf des Monats freiwillig oder unfreiwillig entlassene Beamte verliert sein Anrecht auf die Unterstützung für den laufenden Monat; dagegen wird sie für letzteren unverkürzt gezahlt, wenn der Beamte im Dienste stirbt oder auf Ruhegehalt gesetzt wird. Von dem Monat ab, wo die Kinder das Alter von vollen 16 Jahren erreicht haben, werden sie in der Liste gestrichen; ebenso geschieht es mit noch nicht 16 Jahre alten Kindern, welche sterben.

Dieselben Familienunterstützungen erhalten unter gleichen Bedingungen diejenigen nicht angestellten, also nur Tagegelder beziehenden Beamten des Stations- und Zugdienstes, deren monatliches Einkommen bei ununterbrochener Arbeit 150 Frcs. nicht erreicht und die mehr als 5 Jahre ständig (also ohne andere Unterbrechungen als durch Krankheit, militärische Uebungen oder Urlaub) bei der Gesellschaft beschäftigt wurden.

Aus Spanien und Portugal.

Betriebseröffnungen.

Im Laufe des Jahres 1890 wurden in Spanien folgende Linien dem Betriebe übergeben: Salamanca-Penaranda de Bracamonte am 10. Februar, Lorca-Aguilas am 16. Februar, Villabona-Aviles am 6. Juli, Algeciras-Jimena am 11. Oktober, Zorroza-Balmaseda am 11. November und Reus-Marsa-Falset am 1. Dezember.

Konzessionen.

1. Durch Erlass vom 23. Februar d. J. ist für eine durch Pferde- und Dampfkraft zu betreibende Strassenbahn von Valencia nach Masamagrell und Rafelbunol an T. F. Mateu die Konzession ertheilt worden.

2. Die seitens der Banque d'escompte und der Société de crédit mobilier von der Eisenbahngesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich zurückerworbene Konzession für die Linie Valladolid-Almazan-Ariza (vergl. Nr. 3 des lfd. Jahrg. d. Ztg.) ist verlängert worden.

3. Die Konzessionsübertragung ist genehmigt worden:

a) bezüglich der Eisenbahn Calatayud-Teruel-Sagunto (Murviedro) an Eug. Comte;
b) durch Erlass vom 27. Januar d. J. bezüglich der Eisenbahn Toralba-Almazan-Soria von Ed. Otlet an die Grosse Spanische Centralbahn-Gesellschaft.

4. Durch Erlass vom 21. Februar d. J. ist die Konzessionsverdingung für eine Dampfstrassenbahn von Soton nach der Casa de Serra Bullones in der Provinz Oviedo ausgeschrieben.

5. Die Gemeinnützigkeitserklärung ist beantragt worden von der Andalusischen Eisenbahngesellschaft für eine Zweigbahn von der Station Belmez in der Provinz Cordoba nach El Horcajo in der Provinz Ciudad Real.

Verschmelzung der Spanischen Nordbahn-Gesellschaft mit den Eisenbahngesellschaften Almansa-Valencia-Tarragona und Tarragona-Barcelona-Frankreich.

Um dem ihr seitens des in der Ausführung begriffenen Unternehmens der Grossen Spanischen Centralbahn-Gesellschaft (vergl. Nr. 3 des lfd. Jahrg. d. Ztg.) drohenden Wettbewerb zu begegnen, hat die Nordbahn-Gesellschaft mit den Eisenbahngesellschaften Almansa - Valencia - Tarragona und Tarragona-Barcelona-Frankreich einen Verschmelzungsvertrag geschlossen, der dem vereinigten Unternehmen mit Rücksicht darauf, dass die Nordbahn sich den seinerzeitigen Erwerb der Pyrenäenlinie Canfranc-Oloron gesichert hat, die Herrschaft über sämmtliche Französisch - Spanischen Anschlüsse verschaffen wird. Nach dem Vertrage haben die Eisenbahngesellschaften Almansa-Valencia-Tarragona und Tarragona-Barcelona-Frankreich ihre Linien in guten Stand zu setzen und die ihnen fehlenden Betriebsmittel zu erwerben. Die letztgenannte Gesellschaft wird die Linie Reus-Saragossa vollenden und nach deren Eröffnung sich in den Verkehr nach Saragossa mit der Nordbahnlinie Barcelona-Saragossa theilen; dagegen wird die Gesellschaft Tarragona - Frankreich auf den Bau der Linie Valladolid - Almazan-Ariza verzichten und dafür von der Nordbahn eine Zuwendung von 15—25 % des Betrages ihrer Kastilischen Linien erhalten. Auf dieser Grundlage wird der Verkehr der drei Netze noch 5 Jahre lang getrennt geführt, um nach Verhältniss der so erhaltenen Ergebnisse die Verschmelzungsbedingungen festsetzen zu können.

Einheitliche Gestaltung des Portugiesischen Tarifwesens.

Infolge eines Beschlusses der Kammer, durch den der Minister der öffentlichen Arbeiten aufgefordert wurde, eine einheitliche Gestaltung des Eisenbahntarifwesens anzustreben, hat letzterer zur Berathung des Gegenstandes einen Ausschuss eingesetzt und, um diesem die erforderlichen Unterlagen zu verschaffen, an sämmtliche Handelskammern einen Fragebogen mit folgenden 10 Fragen gesandt:

1. Ist die einheitliche Gestaltung der Tarife für alle Linien möglich und angebracht?
2. Verneinendenfalls, in welchem Maasse ist sie vorzunehmen?
3. Ist es am Platze, die Zahl der Güterklassen des allgemeinen Tarifs zu vermehren oder zu vermindern?
4. Ist es angemessen, die gegenwärtigen Frachtsätze zu ändern?
5. Ist es angebracht, die in Kraft stehenden Spezialtarife zu ändern?
6. Bejahendenfalls, welche Aenderungen sind vorzunehmen?
7. Ist es angebracht, die Zahl der ermässigten Spezialtarife zu vermehren und bejahendenfalls bezüglich welcher Waaren?
8. Welches Mindestgewicht und welche Mindestentfernung soll man für die ermässigten Tarife als Grundlage für die Preisermässigung annehmen?
9. Welche Regeln soll man für die Erstellung von Staffeltarifen aufstellen?
10. Ist es angebracht, die Frachtguttarife für Viehsendungen aufzuheben, wenn die Eilgutsätze ermässigt werden?

Aus Nordamerika.

Norfolk- und Westbahn.

Die Norfolk and Western Railroad Company, deren durchschnittliche Betriebslänge sich durch Hinzutritt der Scioto-Valleylinie am 1. Februar 1890 und der Linie Maryland-Washington (Shenandoah Valley) am 1. Oktober 1890 von 772 Meilen in 1889 auf 826 Meilen in 1890 erhöhte, hatte 1890 einen Verkehr von 1 519 675 Personen (1 128 976 in 1889) und von 5 044 278 (4 317 092) t Gütern; die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 834 131, 58 (1 358 082, 39) D. und aus dem Güterverkehr 5 727 784, 39 (5 117 776, 04) D., zusammen also 7 561 915, 97 (6 475 858, 34) D. Nach Bestreitung der Betriebsausgaben einschl. der Steuern in Höhe von 4 838 610, 49 (4 244 014, 37) D. verblieb ein Reinertrag von 2 723 305, 48 (2 231 843, 97) D., der sich durch verschiedene Einnahmen auf 2 957 224, 83 D. erhöhte. Hiervon beanspruchten die Lasten 1 814 007, 64 D., eine Gewinnvertheilung von 3 % an die Antheilscheine 735 000 D., und die Tilgung von Schuldverschreibungen 88 606, 94 D., so dass ein Gewinnüberschuss von 319 610, 25 D. verblieb und dessen Gesammtsumme sich zu Ende des Jahres 1890 auf 1 455 262, 25 D. stellte. Das Kapital der Gesellschaft besteht aus 34 500 000 D. Vorzugs-Antheilscheinen, 9 500 000 D. Stamm-Antheilscheinen und 48 202 200 D. Schuldverschreibungen.

Gesetzentwurf, betreffend Beleuchtung der Tunnel im Staate Newyork.

Der gesetzgebenden Versammlung des Staates Newyork ist infolge eines neuerdings vorgekommenen Unfalls folgender Gesetzentwurf vorgelegt worden:

Art. 1. Jede Körperschaft und Person, welche Züge zur Beförderung von Personen und Gütern ausschliesslich oder streckenweise auf dem Gebiete dieses Staates verkehren lässt, hat — wenn diese Züge durch einen in diesem Staate gelegenen Tunnel oder Theil eines Tunnels fahren — diesen sofort und vollständig durch elektrisches Licht oder ein anderes angemessenes Beleuchtungsmittel auf seine ganze Länge beleuchten zu lassen und ihn während aller Tages- und Nachtstunden beleuchtet zu erhalten.

Art. 2. Es ist gleicherweise Pflicht aller in Art. 1 genannten Körperschaften und Personen sämmtliche Tunnel der in Art. 1 bezeichneten Art in guten Lüftungszustand zu versetzen und darin zu erhalten.

Art. 3. Jede Körperschaft und Person, die sich nicht nach den Bestimmungen des Art. 1 richtet, verfällt in eine Geldstrafe von 1 000 D. für jede Unterlassung und in eine Zusatzstrafe von 500 D. für je 24 Stunden, welche die Unterlassung dauert. Ein Verstoss gegen Art. 2 wird mit einer Geldstrafe von 250 D. für jede Unterlassung und mit einer Zusatzstrafe von 100 D. für je 7 Tage, welche die Unterlassung dauert, geahndet.

Art. 4. Die genannten Geldstrafen werden durch den Schatzmeister bezw. den ihn vertretenden Beamten in demjenigen Bezirk (county), in dem die Unterlassung vorgekommen ist, erhoben; von den erhobenen Strafsummen erhält ¼ diejenige Person, welche die Unterlassung zur Anzeige gebracht bezw. den Beweis dafür geliefert hat, während der Rest der Bezirkskasse zufällt.

Kundgebung gegen eine Beschränkung der Eisenbahnen im Staate Missouri.

In einer am 9. Februar d. J. in Nevada (Missouri) abgehaltenen Massenversammlung ist folgender Beschluss gefasst worden:

In Anbetracht dessen, dass man allgemein darüber einverstanden ist, dass von der gegenwärtig tagenden gesetzgebenden Versammlung ein wichtiges Eisenbahngesetz beschlossen werden wird, halten wir es als Bürger für unsere Pflicht, unseren Abgeordneten und Senatoren unsere Wünsche wie folgt auszudrücken:

1. Obgleich wir meinen, dass alle öffentlichen Frachtführer durch eine gerechte Gesetzgebung überwacht werden müssen, so würden wir offen jedes Vorgehen missbilligen, das darauf abzielte, den nutzbringenden Betrieb unserer Eisenbahnen zu hemmen.

2. Wir sind der Meinung, dass es im öffentlichen Interesse liegt, die Anlegung von Kapitalien in Eisenbahnbauten, welche die Entwickelung unseres Staates zur Folge haben, durch alle vernünftigen Mittel zu ermuthigen.

2. Wenn wir auch nicht behaupten wollen, dass alle Nachtragsgesetze unnütz sind, so würden wir doch Widersacher jeder gegen die Eisenbahn-Betriebsgesellschaften feindselig auftretenden, eingewurzelten Neigung sein; in dieser Beziehung würden wir gegenüber der jetzigen drückenden Lage, dem Stillstande der Eisenbahnbauten und dem Widerstande des Kapitals gegen die Anlage in Eisenbahnwerthen eine erhaltende Politik als besonders nothwendig halten.

Entscheidung des Ober-Verwaltungsgerichts.

v. O. **Vom Eisenbahnfiskus zu unterhaltende Zufuhrwege nach der Bahn.** Thatbestand: Die Main - Weser-Eisenbahngesellschaft errichtete im Jahre 1878 in ihrem in dem Gemeindebezirk Bruchköbel belegenen Bahnhofe auf ihrem Grund und Boden einen Zufuhrweg. Dieser Zufuhrweg war von dem Bürgermeister daselbst von der Gemeinde übernommen worden, letztere hatte jedoch die Uebernahme später abgelehnt. Unterm 3. Januar 1889 gab der Landrath des Kreises Hanau der Gemeinde Bruchköbel auf, diesen nicht zum Bahnhofe gehörenden Zufuhrweg als einen öffentlichen Weg zur dauernden Unterhaltung zu übernehmen. Mit einem hiergegen erhobenen Einspruche durch Beschluss vom 9. Februar 1889 abgewiesen, klagte die Gemeinde gegen den Landrath auf Aufhebung der angefochtenen Verfügung und des Beschlusses desselben und zugleich gegen den Eisenbahnfiskus mit dem Antrage, letzteren statt ihrer zu der ihr angesonnenen Wegeunterhaltung aus Gründen des öffentlichen Rechts für verpflichtet zu erachten. Die Beklagten beantragten Abweisung der Klage und der mitbeklagte Eisenbahnfiskus zugleich noch wider-

klagend die Verurtheilung der Klägerin zu dauernder Unterhaltung des fraglichen Weges. Der Bezirksausschuss Cassel erkannte dahin, dass die Klage gegen den Landrath als unzulässig und gegen den mitbeklagten Eisenbahnfiskus als unbegründet abzuweisen und Klägerin zur dauernden Unterhaltung des Zufuhrweges zu erachten sei auf Grund folgender Erwägung: die Klage konnte nicht gegen den Landrath gerichtet werden, weil nicht dieser, sondern der Bürgermeister im vorliegenden Falle die zuständige Wegepolizeibehörde ist; die Klage gegen den Eisenbahnfiskus aber ist unbegründet, weil der Zufuhrweg kein Privatweg der Bahnhofsanlage, sondern der einzige Zufuhrweg zum Bahnhof ist, welcher letzteren mit der Landstrasse verbindet. Auf Berufung der Klägerin setzte das Ober-Verwaltungsgericht unter Abänderung der Vorentscheidung die angefochtene landräthliche Verfügung und den landräthlichen Einspruchsbeschluss ausser Kraft und wies die Widerklage mit folgender Begründung zurück: „Es unterliegt keinem Zweifel, dass der Landrath in seiner Verfügung vom 3. Januar 1889 zwiefach geirrt hat und zwar 1. insofern er diese Verfügung erliess, obgleich er nicht die zuständige Wegepolizeibehörde war, und 2. insofern er nur eine konkrete Leistung, nicht die Wegeunterhaltungspflicht im allgemeinen verlangen konnte. Wenn nun der Bezirksausschuss die Klage abwies, weil der Landrath hier nicht Wegepolizeibehörde, mithin zum Erlasse der angefochtenen Verfügung desselben nicht zuständig war, so war der Bezirksausschuss verpflichtet, diese die Zuständigkeit des Landraths überschreitende Verfügung aufzuheben, da sonst die durch die Verwaltungsgesetze gegebene Rechtskontrole überhaupt nicht möglich sein würde. Uebrigens ist nicht zweifelhaft, dass der Zufuhrweg kein öffentlicher, sondern ein Theil des im Eigenthume des Eisenbahnfiskus stehenden Bahnhofes ist."

(Erkenntniss des IV. Senats des Preuss. Ober-Verwaltungsgerichts vom 28. März 1890; „D. Selbstverwalt." Bd. XVIII. S. 15 f.)

Bücherschau.

Der Betrieb und die Schaltungen der elektrischen Telegraphen.

Herr Professor Zetschke ist der Verfasser eines, den in der Ueberschrift angegebenen Titel führenden Werkes, welches im Verlage von G. Knapp in Halle erscheint und von welchem uns bis jetzt zwei Hefte vorliegen. Wenn wir uns ein abschliessendes Urtheil auch erst gestatten können, nachdem wir das ganze Werk eingesehen haben werden, so halten wir doch bei der hervorragenden Bedeutung des in den beiden ersten Heften für den Telegraphendienst gebotenen werthvollen Materials es für angezeigt, die Aufmerksamkeit der Eisenbahn- und Telegraphenverwaltungen auf dieses neueste Werk des auf dem Gebiete des Telegraphenwesens rühmlichst bekannten Verfassers zu lenken. Zetschke hat ein Studienwerk, ein werthvolles Nachschlagebuch für seine Fachgenossen geliefert und wird seine Arbeit unter allen Veröffentlichungen über Telegraphenkunde einen hervorragenden Platz einnehmen und von bleibendem Werth sein.

Das Werk bildet die zweite Hälfte des dritten Bandes des Handbuches der elektrischen Telegraphie. Die erste Hälfte behandelt die zum Telegraphiren nöthigen sachlichen Erfordernisse, die vorliegende zweite Hälfte beschäftigt sich mit dem Telegraphiren selbst.

Der Verfasser theilt den Stoff in fünf Abtheilungen; drei davon sind in den beiden erschienenen Heften enthalten. In der ersten werden die telegraphischen Betriebs- und Schaltungsweisen im allgemeinen besprochen, Abtheilung 2 bringt die Schaltungen für die einfache Telegraphie getrennt nach Leitungen ohne und nach solche mit Ladung, Abtheilung 3 die Einrichtungen und Schaltungen für die mehrfache Telegraphie. Die vierte Abtheilung wird die automatische Telegraphie, die Anwendung des Maschinenbetriebes in der elektrischen Telegraphie, die fünfte Abtheilung wichtige Betriebsverhältnisse erörtern.

Die beiden Hefte enthalten nicht weniger als 216 in den Text gedruckte Abbildungen, der Mehrzahl nach solche von Schaltungen, an sich schon ein Beweis dafür, mit welcher Gründlichkeit alle im Betriebe vorkommenden Schaltungsarten berücksichtigt worden sind. Die Ausstattung des Buches ist eine würdige und macht der Verlagsbuchhandlung alle Ehre. K.

Verschiedenes.

Preisaufgabe zum 50jährigen Gedenktage des Vereins für Eisenbahnkunde.

Der Verein für Eisenbahnkunde theilt uns folgendes Schreiben mit, welches wir gern zur Kenntniss unserer Leser bringen:

Preisaufgabe zum 50jährigen Gedenktage des Vereins für Eisenbahnkunde.

Da eine Geschichte des Preussischen Eisenbahnwesens in vollem Umfange ein zeitraubendes und schwieriges Werk ist und nur nach umfassenden Vorarbeiten fertiggestellt werden kann, so wird als Preisaufgabe eine Studie verlangt, welche einen Beitrag zu dieser Geschichte liefert.

Es kann sowohl die Entwickelung des gesammten Preussischen Eisenbahnwesens innerhalb eines bestimmten Zeitabschnittes, als auch die Entwickelungsgeschichte einer grösseren Preussischen Bahn oder eines wichtigen Preussischen Eisenbahnverbands, oder aber die Entwickelung bestimmter Zweige des Preussischen Eisenbahnwesens, z. B. des Betriebes bezw. auch wichtiger Theile desselben, der Personentarife, der Gütertarife usw. gewählt werden. Es kommt dabei wesentlich darauf an, dass der betreffende Gegenstand eingehend behandelt und wissenschaftlich durchgeführt ist.

Die Bearbeitung muss in Deutscher Sprache abgefasst sein und bis zum 1. Mai 1892 an den Verein für Eisenbahnkunde, Berlin W., Wilhelmstrasse 92/93, eingeliefert werden. Derselben ist ein versiegelter Briefumschlag, welcher in der Aufschrift das gewählte Kennwort und im Innern die Angabe von Namen und Wohnort des Verfassers enthält, beizugeben. Die eingegangenen Arbeiten werden von einem vom Vereine gewählten Ausschusse geprüft, welcher letzterer in einer Vereinssitzung, spätestens im Oktober 1892, darüber berichtet und sich gleichzeitig darüber äussert, ob und welchen der eingelieferten Bearbeitungen Preise zuzuerkennen sind. Zur Ertheilung von einem oder mehreren Preisen ist ein Betrag von Zweitausend Mark ausgesetzt.

Die preisgekrönten Arbeiten werden Eigenthum des Vereins. Sofern jedoch der letztere von einer Veröffentlichung derselben auf seine Kosten Abstand nimmt, steht dieselbe dem Verfasser frei. Die nicht preisgekrönten Arbeiten werden den Verfassern an ihre durch den Vorsitzenden des Vereins aus den Briefumschlägen zu ermittelnde Adresse zurückgesandt, sofern dieselben bis zum 1. November 1892 nicht abgeholt worden sind.

Berlin, im April 1891.

Der Vorstand des Vereins für Eisenbahnkunde.
(gez.) Streckert. (gez.) Kolle.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Der Regierungs- und Baurath Haassengier in Berlin ist mit den Funktionen eines Direktionsmitgliedes im Sinne des § 10 der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung für die ihm vom 1. April 1891 ab zur selbständigen Erledigung überwiesenen Geschäfte in Abtheilung II und III der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin betraut worden.

Dem Regierungsassessor Stambke in Nordhausen ist unter Versetzung nach Stralsund die Wahrnehmung der Geschäfte eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt daselbst übertragen; dem Regierungs-Baumeister Partenscky in Cassel ist unter Versetzung in die Hauptwerkstatt Guben und dem Regierungs-Baumeister Patrunky in Berlin unter Versetzung in die Hauptwerkstatt Berlin (Direktionsbezirk Berlin) die Wahrnehmung der Geschäfte eines Eisenbahn-Bauinspektors bei derselben übertragen; dem Regierungs-Baumeister Wegner in Erfurt ist unter Versetzung nach Berlin die Wahrnehmung der Geschäfte eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors im betriebstechnischen Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin übertragen; dem Regierungs-Baumeister Schwedler in Köln ist unter Versetzung nach Berlin die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstehers der zum Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Cottbus gehörigen Eisenbahn-Bauinspektion in Berlin und dem Regierungs-Baumeister Schwidtal in Hannover unter Versetzung nach Waldenburg die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstehers der Eisenbahn-Bauinspektion daselbst übertragen; der Regierungs-Baumeister Thuns in Berlin ist dem Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin zur Beschäftigung zugetheilt und der Hauptwerkstatt Breslau (Freiburg) überwiesen.

Dem Eisenbahn-Bauinspektor Haas in Guben ist unter Versetzung nach Bromberg die Stelle des Vorstandes des maschinentechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen; dem Eisenbahn-Bauinspektor Wüstnei in Breslau ist unter Versetzung nach Magdeburg die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Wittenberge-Leipzig) daselbst verliehen; dem Regierungsassessor Marckhoff in Stettin ist unter Versetzung nach Kiel die Wahrnehmung der Geschäfte eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt daselbst übertragen; der Regierungs-Baumeister Elbel in Grunewald ist der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg zur weiteren Beschäftigung überwiesen.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Piernay und der Regierungs-Baumeister Isermeyer, beide in Berlin, sind aus dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst, behufs vorübergehender Beschäftigung im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, ausgeschieden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Güterhaltestelle Rattwitz der normalspurigen Sekundäreisenbahn Bautzen-Königswartha. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 28. November 1890 wird hierdurch bekannt gegeben, dass die nunmehr fertiggestellte Güterhaltestelle Rattwitz am 13. April d. J. eröffnet werden wird.

Dresden, am 10. April 1891. (737)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Stationsänderungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau ist die bisherige Station III. Klasse Nittritz (zwischen Neusalz und Grünberg) vom 1. April d. J. ab in eine Haltestelle umgewandelt worden.

Eine Aenderung in den Abfertigungsbefugnissen dieser Haltestelle ist hierdurch nicht eingetreten.

Berlin, den 11. April 1891. (738)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

3. Güterverkehr.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Zu Heft 2b der Verbandstarife (Seehafen-Ausnahmetarif) tritt am 1. Mai 1891 ein 5. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die (aus dem Westdeutschen Verbandsverkehre ausscheidenden) Stationen Romanshorn und Rorschach.

Karlsruhe, den 9. April 1891. (739)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Mai d. J. tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif, Heft 1, 2, 3, sowie zum Anhang zu Heft 1—3 je der Nachtrag II in Kraft. Dieselben enthalten u. a. Ergänzung der besonderen Bestimmungen, Einbeziehung neuer Stationen, neue Ausnahmefrachtsätze für Schuppen aus Erdwachs (Heft 1) und Mineralwasser (Heft 2), sowie erhöhte Frachtsätze für Station Grafenberg. Die letzteren gelten vom 1. Juni d. J. ab.

Abzüge der Nachträge sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 9. April 1891. (740)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Vom 1. Juni d. J. ab gelten die im dritten Nachtrag zum Tarifhefte 3 enthaltenen Frachtsätze für Station Grafenberg des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.). Mit dem gleichen Zeitpunkte werden die im zweiten Nachtrag für Station Grafenberg des Direktionsbezirks Elberfeld enthaltenen billigeren Frachtsätze aufgehoben.

Breslau, den 11. April 1891. (741)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband und Deutsch-Mittelrussischer Gütertarif, Theil I. Die Stationen Grafenberg und Düsseldorf B. M. des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld sind am 15. März d. J. in die Verwaltung und den Betrieb der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln und die Station Berlin Lehrter Bahnhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg am 1. April d. J. in die Verwaltung und den Betrieb der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona übergegangen.

Die Bahnbezeichnung dieser Stationen ist daher in dem Deutsch - Russischen und Deutsch-Mittelrussischen Gütertarif entsprechend abzuändern.

Bromberg, den 3. April 1891. (742)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Französisch - Belgisch - Deutsch-Russischen Verbande** treten am 15. d. Mts. die nachgenannten Tarifnachträge in Kraft und zwar:

a) der Nachtrag 2 zum Heft I des Gütertarifs vom 13. Januar 1885 und
b) der Nachtrag 1 zum Gütertarif für den Verkehr von der Französischen Nordbahn nach Russland (Importtarif nach Russland) vom 3. Januar 1891.

Beide Nachträge enthalten, ausser Ergänzungen und Berichtigungen, Frachtsätze östlich von den Schnittpunkten Alexandrowo und Wirballen für den Verkehr nach verschiedenen, neu aufgenommenen Russischen Stationen.

Abdrücke der Nachträge können von uns bezogen werden.

Köln, den 15. April 1891. (743)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Die durch Bekanntmachung vom 8. Oktober 1890 gestattete Maassregel, im Verkehr von Oberschlesischen Stationen nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen für Sendungen von mindestens 20 000 kg Steinkohlen von einem Versender an einen Empfänger an Stelle von Wagen mit 10 000 kg Ladegewicht entweder drei Wagen von weniger als 10 000 kg oder auch einen Wagen von mehr und einen solchen von weniger als 10 000 kg, in jedem Falle jedoch von zusammen mindestens 20 000 kg Ladegewicht zu verwenden, wird vom 20. d. Mts. ab wieder aufgehoben.

Breslau, den 8. April 1891. (744)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausnahmetarife für Russisches Petroleum (Kerosin) von Illowo transito und Eydtkuhnen transito nach West- und Süddeutschland vom 1. bezw. 20. April 1887 werden vom 1. Juni d. J. ab aufgehoben.

Bromberg, den 7. April 1891. (745)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn. Für die Beförderung von Heringen in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen Königsberg und Pillau der Ostpreussischen Südbahn, sowie von Memel, Station des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg über Grajewo nach Stationen der Russischen Südwestbahnen tritt vom 1/13. April d. J. ein direkter Tarif in Kraft. Druckexemplare sind auf den genannten Deutschen Stationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben. (746H&V)
Direktion.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. In den Spezialtarif für die Beförderung von Getreide etc. zur überseeischen Ausfuhr von Stationen der Samara-Ufabahn über Grajewo nach Königsberg etc. vom 17./29. Dezember 1889 wird von sofort die Station Sagliadino mit einem Frachtsatz von 197,20 R. nach Königsberg, 199,94 R. nach Pillau und 202,28 R. nach Memel einschliesslich Nebengebühren aufgenommen.

Die Beträge, welche für Sendungen nach Königsberg nachzuzahlen sind, falls die vorgeschriebenen Bescheinigungen über die erfolgte, seewärtige Ausfuhr nicht innerhalb der vorgeschriebenen Frist beigebracht werden, sind auf unseren hiesigen Güter - Abfertigungsstellen zu erfahren. (747H&V)
Direktion.

Am 15. d. Mts. werden die Stationen Gronau M. E. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) sowie Gronau D. G. E. der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in die Klasse 4 (Reis etc.) und die Station Altenkirchen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in die Klasse 1 (Petroleum etc.) des Ausnahmetarifs für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. März 1889 einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 9. April 1891. (748)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2. Am 15. April d. J. treten im direkten Güterverkehre mit der Bayerischen Privat-Lokalbahnstation Zirndorf ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft geben.

Dresden, am 10. April 1891. (749)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr und Deutsch - Niederländischer Verband. Der Ausnahmetarif N. für bestimmte Stückgüter findet im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr und Deutsch-Niederländischen Verband vom 1. Mai d. J. ab auch auf Cigarrenkistchen und Cigarrenkistenbretter, auch gebeizt, Anwendung.

Im Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen Verkehr werden Oelsaaten und Hülsenfrüchte in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung) vom 1. Mai d. J. ab unter den gleichen Bedingungen befördert, wie Getreide in gleichem Zustande.

Das Nähere hierüber ist bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 10. April 1891. (750)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891 (Theil II, Heft Nr. 3 des Süddeutschen Verbands - Gütertarifes, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Die Abfertigungsbefugnisse der Station Sulzbach (Grube) der K. Eisenbahndirektion Köln (linksrh.) sind ab 1. l. Mts. auf den Kohlenverkehr in Wagenladungen beschränkt.

Auf Seite 13 des Tarifes ist die Station „Betzigau“ zu streichen.

Auf Seite 40—44 ist im Kopfe vor Irrenlohe die Stationsbezeichnung „Ingolstadt C. B. 1) 2)“ abzuändern in „Ingolstadt L. B. 1) 2)“.

Auf Seite 59 ist die Entfernung Radersdorf - Völklingen auf 467 km und auf Seite 100 der Schnittsatz 1 für Eichstätt Bhf. auf 2,95 ℳ zu berichtigen.

München, den 3. April 1891. (751)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891 (Theil II, Heft Nr. 5 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Die auf Seite 93 des Tarifes zur Bildung der direkten Frachtsätze für die Privat-Lokalbahnstation Zirndorf angegebenen, den Taxen der Station Fürth zuzuschlagenden Anstossbeträge ermässigen sich wie folgt:

km		Eilgut	Frachtgut	Allg. Wagenladungsklasse A 1	Allg. Wagenladungsklasse B	Spezialtarife A 2	Spezialtarife I	Spezialtarife II	Spezialtarife III	bestimmte Stückgüter	Holz
		Frachtsätze für 100 kg in Mark									
5	Zirndorf-Fürth	0,32	0,16	0,13	0,09	0,09	0,08	0,08	0,07	0,16	0,07

Für Kohlen und Ziegel ist nur ein Betrag von 0,05 ℳ für 100 kg zum Anstoss zu bringen.

München, den 9. April 1891. (752)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891 (Theil II, Heft Nr. 3 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Die auf Seite 113 des Tarifes zur Bildung der direkten Frachtsätze für die Privat-Lokalbahnstation Zirndorf angegebenen, den Taxen der Station Fürth zuzuschlagenden Anstossbeträge ermässigen sich wie folgt:

km		Eilgut	Frachtgut	Allg. Wagenladungsklasse A 1	Allg. Wagenladungsklasse B	Spezialtarife A 2	Spezialtarife I	Spezialtarife II	Spezialtarife III	bestimmte Stückgüter	Holz
		Frachtsätze für 100 kg in Mark									
5	Zirndorf-Fürth	0,32	0,16	0,13	0,09	0,09	0,08	0,08	0,07	0,16	0,07

Für Kohlen und Ziegel ist nur ein Betrag von 0,05 ℳ für 100 kg zum Anstoss zu bringen.

München, den 9. April 1891. (753)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Kokesverkehr. Zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Oesterr. Nordwest-, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn etc. vom 1. Juni 1889 ist Nachtrag IV, gültig vom 15. Mai d. J. ab, erschienen. Derselbe enthält grösstentheils ermässigte Frachtsätze nach den Stationen an den Strecken Langenbruck-Liebstadtl der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Turnau-Jungbunzlau-Chrasterhof der Böhmischen Nordbahn, Bakov-Unterbautzen der Böhmischen Kommerzialbahnen, sowie nach den Stationen Brandeis a. E. und Tausim der Lokalbahn Brandeis a. E.-Celakowitz-Mochow. Druckabzüge des Nachtrages können durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 5. April 1891. (754MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Die für den Verkehr mit der Privatlokalbahn Fürth-Zirndorf bestehenden, den Frachtsätzen der Station Fürth zuzuschlagenden Anstossbeträge sind von jetzt ab ermässigt worden.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 11. April 1891. (755)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. Juni d. J. treten im vorbezeichneten Verbande berichtigte Frachtsätze in Kraft, wodurch für verschiedene Verkehrsbeziehungen Frachterhöhungen herbeigeführt werden.

Die neuen Frachtsätze sind in den Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Köln, den 12. April 1891. (756)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Mit 1. Mai l. J. tritt ein neuer Uebernahmetarif für den Verkehr von Stationen der K. K. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Serbischen, Rumänischen, Bulgarischen und Russischen Stationen via Wien (Donau-Uferbahnhof) in Kraft, welcher wesentlich ermässigte Frachtsätze enthält.

Mit demselben Tage tritt der gleichnamige Tarif vom 15. Juli 1887 sammt dem dazu gehörigen Nachtrage I vom 15. März 1890 und dem Nachtrage II vom 15. Mai 1890 ausser Kraft.

Wien, am 8. April 1891. (757)

Direktion der K. K. privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung von Frachtsätzen für Zuckertransporte nach den Breslauer Umschlagstellen. Mit Gültigkeit vom 1. Mai n. St. 1891 treten für Transporte von Zucker (Rüben- und Rohzucker) aller Art Russischer Provenienz, im Durchzugsverkehre durch das Deutsche Zollgebiet, nachstehende direkte Frachtsätze in Kraft:

Brody Bahnhof trans.-Pöpelwitz (Umschlag) . . . . . 2,67 ℳ
Brody Bahnhof trans.-Breslau (Oderhafen) . . . . . . 2,68 „
Podwoloczyska (Bahnhof) trans.-Pöpelwitz (Umschlag) 2,96 „
Podwoloczyska (Bahnhof) trans.-Breslau (Oderhafen) . 2,97 „
für 100 kg

bei Weiterverfrachtung auf der Oder nach Stettin oder Hamburg und zur Wiederausfuhr nach einem ausserdeutschen Hafen.

Die Aufgabe hat in vollen Ladungen à 10 t pro Frachtbrief und Wagen zu erfolgen.

Diese Frachtsätze finden im Kartirungswege Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbrief-Vorschrift zur Durchfuhr durch das Deutsche Zollgebiet bestimmt sind und denselben die bezüglichen Zollbegleitpapiere beigefügt sind.

Wien, den 9. April 1891. (758)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, zugleich im Namen der betheiligten Bahnen.

4. Generalversammlungen.

K. K. priv. Süd-Norddeusche Verbindungsbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Aktionäre zur XXXVIII. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Dienstag, den 26. Mai 1891 um 10 Uhr Vormittags in Wien im Boesendorfersaale I. Herrengasse Nr. 6 stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1890;
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1890;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1891.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nicht fälligen Kupons längstens bis Dienstag den 12. Mai d. J. 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, bei der K. K. priv. allg. Oesterr. Bodenkreditanstalt in Wien, bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft in Berlin, oder bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M. deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen. Eine Konsignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf Eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionare können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagskassen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1891. (759)

Der Verwaltungsrath.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft findet

am 19. Mai d. J., Nachmittags 4 Uhr,

in Breslau im Sitzungssaal der Breslauer Diskontobank statt.

Zur Verhandlung gelangen die unter 1 bis 4 im § 29 des Gesellschaftstatuts gedachten Gegenstände. — Zur Theil-

nahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Hinterlegung der Aktien bei der Gesellschaftshauptkasse hierselbst oder die Beibringung von Hinterlegungsscheinen über die bei den Staats- oder Kommunalbehörden niedergelegten Aktien der Gesellschaft.

Die Hinterlegung der Aktien kann auch erfolgen:

in Breslau:
1. bei der Breslauer Diskontobank,
2. bei den Herren Gebrüder Guttentag;

in Berlin:
1. bei den Herren Gebrüder Guttentag, Neustädtische Kirchstrasse 3,
2. bei den Herren Born & Busse, Behrenstrasse 31.

Diese Hinterlegung muss hier bei der Gesellschaftshauptkasse 3 Tage vor der Generalversammlung, spätestens am 16. Mai d. J. abends erfolgt sein, bei den auswärtigen Hinterlegungsstellen spätestens am 15. Mai d. J. abends.

Die Aktien sind getrennt nach Gattung, unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Drucksorten vom Büreau abgegeben werden.

Wegen Vertretung der Aktionäre durch Bevollmächtigte wird auf die §§ 35 und 33 des Statuts verwiesen.

Die gehörig beglaubigten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Büreau der Direktion einzureichen.

Oels, den 9. April 1891. (760)

Der Aufsichtsrath.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der Donnerstag, den 30. April 1891 um 10 Uhr Vormittags im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden

XXXIII. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1890.
2. Bericht über die Ergebnisse des durch die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen geführten Betriebes der Oesterreichischen Linien im Jahre 1890.
3. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1890.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 22. April 1891 in Wien bei der K. K. privilegirten Oesterreichischen Länderbank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escomptebank, in Lemberg bei der Galizischen Aktienhypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft oder der Deutschen Bank, in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque d'Escompte de Paris, in London bei der Anglo-Austrianbank mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, im April 1891. (761)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich die Herren Aktionäre zur XXIV. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Mittwoch, den 27. Mai 1891 um 10 Uhr Vormittags in Wien im Boesendorfersaale, I Herrengasse 6, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1890;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1890 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Aktienkupons;
4. Antrag auf Aenderung der Statuten;
5. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern;
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1891.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss, die Aktien längstens bis Montag, den 27. April, Mittags 12 Uhr, in Wien, bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv. allg. Boden-Creditanstalt, — in Berlin bei der Deutschen Bank —, deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen wieder erhoben werden.

Konsignations-Blanquette werden von der gesellschaftlichen Liquidatur und an den bezeichneten Depotstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1891. (762)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

5. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung einer Güterzug-Tenderlokomotive mit 3 gekuppelten Achsen soll vergeben werden. Die Bedingungen sind durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ zu beziehen, Lieferungserbietungen (mit bezüglicher Aufschrift versehen) bis zum 18. April dahier einzureichen.

Giessen, den 7. April 1891. (763)

Gr. Direktion.

Kohlen- und Koaklieferungen. Vom 1. Juni d. J. bis 31. Mai n. J. sind an Kohlen und Koak

340 000 t für Lokomotivheizung,
15 060 „ „ Werkstätten und
22 950 „ „ Lokalheizung

zu liefern. Angebote sind bis zum 1. Mai d. J., Nachmittags 6 Uhr, hier einzureichen. Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare sind von der Maschinen-Oberinspektion in Dresden, der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz und der Heizhaus-Verwaltung in Zwickau zu beziehen.

Dresden, am 9. April 1891. (764)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Hoffmann.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt, die in Tilburg und in Zwolle vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in fünfzehn Loosen zu vergeben.

Die Materialien liegen in Tilburg und in Zwolle zur Besichtigung vom 4. April bis zum 22. April d. J. (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags aus.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Centraler Dienst, vierte Abtheilung, Westerstraat Nr. 5 in Utrecht, oder von dem Magazinverwalter in Tilburg und in Zwolle.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 22. April portofrei an das Centralbüreau, Centraler Dienst, erste Abtheilung in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis 2. Mai d. J. an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 3. April 1891. (765)

Der Generaldirektor.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 30. 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 90.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 18. April 1891.

Des Buss- und Bettags wegen erscheint die nächste Nummer erst am 23. d. Mts.

Inhalt:

Die Verwendung der Frauen im Bahnaufsichtsdienste.

Das Bestreben nach einer fühlbaren Verminderung der bei den Hauptbahnen sehr bedeutenden Bahnaufsichtskosten hat seinerzeit zu der Verwendung der Frauen in dem für die Betriebssicherheit so ausserordentlich wichtigen Dienstzweige der Bahnaufsicht Veranlassung gegeben. Dieses Bestreben ist gewiss jederzeit ein vollkommen gerechtfertigtes und ist es um so mehr in einem Zeitpunkte, in welchem das Verlangen nach Reduktion der Tarife auch eine energische Reduktion der Betriebskosten erheischt. Ein anderer Beweggrund für die Einführung des Frauendienstes in dem genannten Betriebszweige besteht nicht; die soziale Frage von der Eröffnung neuer Erwerbsquellen für die Frauen im allgemeinen hat mit der vorliegenden Sache nichts zu schaffen. Die Frau tritt nicht als selbständig Erwerbende auf; sie unterstützt nur den Mann in seiner Dienstleistung und dieser erhält für die ihm von seiner Frau gewährte Hilfe eine geringe Zulage zu seinem Lohne. Man denkt sich hierbei den Dienst, welcher dem Bahnwächter obliegt, mit seinem Wächterhäuschen — ich möchte fast sagen: organisch vereinigt, wie etwa eine kleine Oekonomie, in welcher mitzuarbeiten jedes Glied der Familie und vor allem die Frau berufen erscheint, um die Ertragsfähigkeit zu steigern. Wie zutreffend dieses Gleichniss ist, wie sehr es den thatsächlichen Verhältnissen entspricht, möge der Umstand erweisen, dass bei manchen Bahnen die gesammten Mitglieder der Familie des Wächters instruktionsgemäss verpflichtet sind, den letzteren bei verschiedenen dienstlichen Verrichtungen, wie Austragen der Zugavisi usw. zu unterstützen bezw. zu vertreten.

Die Frau in gleichem Ausmaasse wie den Mann für die Streckenüberwachung zu verwenden, erscheint von vornherein ausgeschlossen und dürfte wohl auch nirgends versucht worden sein. Die Besorgung der Streckenbegehung und der mit ihr verbundenen Arbeiten, wie das Anziehen gelockerter Schrauben, das Eintreiben gelüfteter Nägel usw. kann von der Frau nicht gefordert werden; einerseits besitzt dieselbe im allgemeinen nicht die physische Eignung für diese Arbeiten, andererseits gestatten die Pflichten der Frau als Gattin und Mutter, mit einem Worte: als Hausfrau, durchaus nicht deren wiederholte, längere Abwesenheit vom Hause. Der Hinweis auf den Umstand, dass in Städten und Dörfern vielfach Mann und Frau „auf Arbeit gehen“, kann nicht als Einwand hiergegen dienen, weil in vorliegendem Falle die isolirte Lage des Wächterhauses in Betracht zu ziehen ist. Schliesslich wäre ja auch die Frage noch offen, ob es angezeigt erscheint, einen Zustand, welcher die Entwickelung des Familienlebens nicht begünstigt und zumeist nur traurigen sozialen Verhältnissen entspringt, zu verallgemeinern, gleichsam zu legitimiren. Es kann mithin die Verwendung der Frauen im Bahnaufsichtsdienste sich nur auf die Besorgung des Schrankendienstes

und die Vertretung des Bahnwächters während seiner Ruhezeit beschränken; in diesem Sinne hat sie auch auf vielen Bahnen, selbst auf Hauptlinien mit sehr lebhaftem Verkehr Eingang gefunden. Die letztere Art des Frauendienstes, also Substitution des Wächters durch seine Frau, ist allerdings überhaupt nur dann möglich, wenn die Ruhezeit des ersteren so kurz bemessen ist, dass während derselben eine Streckenbegehung nicht erforderlich ist. In Oesterreich muss der Wächter nach 19 Stunden Dienst 5 Stunden oder nach 24 Stunden Dienst 24 Stunden Ruhe geniessen, in Preussen ist die Ruhezeit nach 16 Stunden Leistung mit mindestens 8 Stunden bestimmt; im letzteren Falle dürfte es nur bei schwachem Verkehre möglich sein, den Wächter durch seine Frau im Dienste ablösen zu lassen.

Bei Beurtheilung der Frage, inwieweit die Frau bei der vorstehend angegebenen Verwendungsweise den Anforderungen des Dienstes zu entsprechen vermag, ist zunächst wohl in Betracht zu ziehen, dass die Eigenheit des Bahnaufsichtsdienstes und die wichtige Aufgabe, welche ihm zukommt, jede nachlässige Behandlung desselben eigentlich streng verbietet. Die bestehenden Vorschriften müssen genau befolgt werden, auch unter Verhältnissen, in welchen sie scheinbar überflüssig erscheinen, weil sie nur auf solche Weise den Bahnwächtern derart eigen werden, dass sie von diesen in Augenblicken der Gefahr gleichsam mechanisch ausgeführt werden. Nirgends ist Pedanterie so wohl angewendet und nirgends ist energische Disziplin so überaus nothwendig wie im Bahnaufsichtsdienste. Aus diesen Gründen darf aber auch von den Organen desselben unbedingt keine grössere physische Leistung verlangt werden, als solche ohne körperliche Ueberanstrengung und Ermüdung überhaupt geleistet werden kann. Die mit der Streckenüberwachung betrauten Organe müssen aber auch ein gewisses Maass von Intelligenz, Geistesgegenwart, Entschlossenheit und Thatkraft besitzen. Eine plötzlich eingetretene Dammrutschung, ein Felssturz oder dergleichen Ereignisse, durch welche das Geleise unfahrbar wird, erfordern rasche Orientirung über den Zugverkehr, schnelle Wahl der richtigen Sicherheitsvorkehrungen usw. Das Verhindern der unbefugten Ueberschreitung des Bahnkörpers, das in Strecken mit weit entfernten Wegübergängen häufig vorkommt, die Bedienung frequenter Streckenübersetzungen in Schienenhöhe erfordern unter Umständen grosse Thatkraft und grossen persönlichen Muth, kurz — um einen volksthümlichen, aber bezeichnenden Ausdruck zu gebrauchen — einen „ganzen Mann". Bei der Bestimmung der Wächterposten mit Frauendienst sind solche Verhältnisse wohl ins Auge zu fassen und ist dort, wo sie bestehen, von der Verwendung der Frauen abzusehen. Aber auch unter einfacheren Verhältnissen besteht gegen dieselbe ein gewichtiges Bedenken, welches vielen Bahnerhaltungs-Ingenieuren Veranlassung bietet, den Frauendienst im Interesse der Betriebssicherheit überhaupt als unzulässig zu erklären.

Für die Bahnwächterfrau gilt nämlich der Bahnaufsichtsdienst im allgemeinen als Nebensache; ihr sind die Wohnung, die Kinder, das Vieh, das Feld, die Gärten usw. stets die Hauptsache. Ich habe in zahlreichen Fällen die Wahrheit dieser Anschauung erfahren. Man darf nur die Entschuldigungen betrachten, mit denen die Frauen grössere oder kleinere Venachlässigungen im Dienste zu rechtfertigen suchen; das Essen hat am Heerde, die Milch über dem Feuer gestanden, das jüngste Kind war durstig oder krank; sie war im Stall oder im Garten und überhörte das Signal usw. Und weil man einerseits füglich nicht verlangen kann, dass sie das Essen verbrennen, die Milch überlaufen, das Kind hungern oder leiden lässt und weil andererseits ihr, der Hausfrau, unter Umständen thatsächlich manche Verrichtungen momentan wichtiger erscheinen können, als dem Zuge das Signal zu geben oder dergl., so wird bei der Beurtheilung kleinerer Unzukömmlichkeiten, welche ohne ernste Folgen geblieben sind, in der Regel ein Auge zugedrückt und auf solche Weise allmählich eine gewisse nachlässige Handhabung des Dienstes grossgezogen. Ich habe von Streckeningenieuren oft genug die Aeusserung gehört: „Ja — was thun? Man kann es von den Frauen nicht so genau verlangen!"

In Rücksicht auf die schon betonte Wichtigkeit des Bahnwächterdienstes wäre nun die natürliche und logische Folgerung, diesen Dienst von den Frauen überhaupt nicht zu verlangen. Es besteht aber diese Einrichtung und wird jedenfalls auch fortbestehen, nachdem für die Eisenbahnverwaltungen — wie erwähnt — ein sehr schwerwiegender Grund vorhanden ist, den Frauendienst aufrecht zu erhalten. Es tritt daher an den Streckeningenieur die Aufgabe heran, alle jene Umstände zu erwägen und alle jene Einrichtungen durchzuführen, durch welche der Bahnaufsichtsdienst für die Frau nach Möglichkeit erleichtert und mit deren häuslichen Beschäftigungen in besseren Einklang gebracht werden kann. Da erscheint es nun zunächst als wichtigste Forderung, dass man der Frau eine angemessene Nachtruhe gewähre. Die Frau in der Nachtzeit zum Dienste und während der Tageszeit zum Schlafe zu verhalten, erscheint ganz und gar unzulässig; sie wird, namentlich wenn Kinder vorhanden sind, während der letzteren keine Zeit zum Schlafen finden; auch muss in dieser Beziehung mit der Aengstlichkeit und Furchtsamkeit der Frau gerechnet werden. Man lasse daher die Frau den Schrankendienst nur von der Morgen- bis zur Abenddämmerung verrichten und ziehe sie zur Substitution des Wächters, wenn irgend thunlich, in den ersten Nachmittagstunden heran. Hierdurch wird nun andererseits wieder die Möglichkeit benommen, dem Wächter eine Nachtruhe zu gewähren, die für ihn um so nothwendiger erscheint, je kürzer ihm die Ruhezeit zugemessen ist. So vor die Wahl gestellt, halten wir es für besser, die Nachtzeit für die Frau zu reserviren, weil der Mann eher als letztere während des Tages die nothwendige Ruhe findet.

Bei Festhaltung des eben erörterten Grundgedankens erscheint zugleich für die Frau eine ausreichende Ruhezeit gesichert. Nach einem wohlbekannten Satze, dessen Wahrheit jeder schon an sich selbst erfahren haben wird, sind täglich 7 Stunden Schlaf zur Erhaltung der körperlichen Kräfte unbedingt nothwendig. 5 oder 6 Stunden Ruhezeit — man bedenke, dass der eigentliche, den Körper stärkende Schlaf naturgemäss noch kürzer dauern muss — ist schon für den Mann, unbedingt aber für die Frau viel zu gering, namentlich in der Zeit der Schwangerschaft, in welcher das Bedürfniss nach Schlaf und nach Ruhe überhaupt sich in hohem Grade steigert. Was muss nun die natürliche Folge solcher naturwidriger Anforderungen sein? Die Bedürfnisse des Körpers lassen sich durch Verordnungen nicht beseitigen und durch Androhung von Strafen nicht vermindern; es lässt sich ihnen auf die Dauer nicht trotzen; was der Körper verlangt, muss ihm gegeben werden — die Frau wird während der Dienstzeit das Versäumniss an Schlaf nachholen, der Bahnaufseher wird ein Auge zudrücken, der Streckenchef wahrscheinlich auch — und in die unerlässlich strenge und pünktliche Handhabung des Bahnaufsichtsdienstes ist Bresche gelegt.

Eine grosse Erleichterung des Dienstes für die Frau und zugleich eine ziemlich weit gehende Gewähr für eine zuverlässige Besorgung desselben kann dadurch geschaffen werden, dass man der Frau die Möglichkeit bietet, den Dienst zu verrichten, ohne dass sie die Bahn überschreiten und ohne dass sie sich auf grössere Entfernung und auf längere Zeit vom Hause wegzubegeben hat. Bei der Bestimmung der Standpunkte der Wächter während der Passirung eines Zuges ist in der Regel der Grundsatz maassgebend, dass der Wächter sich auf der Seite des Lokomotivführers befinde, um von diesem sicher bemerkt werden zu können; da nun die Wächterhäuser nicht immer nach diesem Prinzipe situirt sind, wird das Ueberschreiten der Bahn seitens einzelner Wächter unmittelbar vor dem herannahenden Zuge nothwendig. In der Schweiz besteht seit

kurzem eine Vorschrift, welche gegen dieses gefährliche Ueberschreiten der Geleise gerichtet ist; auch die Oesterreichische Generalinspektion hat vor einiger Zeit eine Verordnung erlassen, welche unter Hinweis auf die Gefährlichkeit des Ueberschreitens der Geleise eine möglichste Beschränkung solcher Wege für dienstthuende Wächterfrauen verlangt. Ich habe bei meinen Streckenbereisungen auf der Lokomotive häufig Gelegenheit zu beobachten, dass die Frauen in der Regel im allerletzten Augenblick auf den Platz eilen, auf welchem sie den Zug zu erwarten haben. Bei dem Heerde, bei dem Waschtroge, bei den Kindern oder mit der Nähnadel beschäftigt, ist der Frau jede Minute kostbar, die sie durch das Erwarten des Zuges auf ihrem Standorte verliert — und weil dieser Umstand in der Natur der Sache begründet ist, lässt sich dagegen nicht mit vollem Ernste, wie dies bei dem Manne geschehen kann und muss, ankämpfen. Die Frau eilt auch gewöhnlich im letzten Augenblick über die Geleise; von Kindheit an — gewöhnlich stammen die Bahnwächterfrauen aus Bahnwächterfamilien — mit dem Eisenbahnbetriebe und seinen Gefahren vertraut, hat sie in dieser Beziehung auch jene Angst verloren, welche sonst namentlich den Frauen eigen ist, und vermag daher auch nicht mehr die Gefahr zu würdigen, welcher sie sich aussetzt. Der Standpunkt der Frau wäre mithin derart zu bestimmen, dass dieselbe das Geleise nicht überschreiten muss; dieser Forderung kann um so eher entsprochen werden, als ja viele und sehr wichtige Signale auf der „Heizerseite" stehen.

Die zweite, oben erwähnte Forderung, dass die Frau ihre gesammten dienstlichen Verrichtungen in der unmittelbaren Nähe ihres Hauses, das ja auch der Ort ihres Schaffens und Waltens ist, besorgen kann, bedarf wohl an und für sich keiner weiteren Begründung; auch die vorstehend gegebenen Erörterungen weisen zur Genüge auf deren Berechtigung hin. Danach erscheint die Bedienung von Handschranken, welche nicht unmittelbar neben dem Wächterhause stehen, durch Frauen ausgeschlossen; gestattet jedoch die Situirung derselben ihre Bedienung durch Frauen, dann sind sie so einzurichten, dass mit einer einzigen Bewegung und ohne die Nothwendigkeit einer Geleiseüberschreitung die zu beiden Seiten der Bahn befindlichen Schlagbäume gesenkt oder gehoben werden können. Auch Zugschranken sind stets für die Bedienung durch einen einzigen Drahtzug einzurichten und deren Zugständer sind — wenn nur irgend thunlich — unmittelbar neben der Ausgangsthüre aus der Küche oder doch so nahe als möglich bei derselben aufzustellen; niemals aber soll die Frau, falls sie beispielsweise einen Hand- und einen Zugschranken zu bedienen hat, sogen. verlorene Wege machen, durch welche sie unnöthigerweise verhältnissmässig lange ihrer häuslichen Thätigkeit entzogen wird. Die Zugvorrichtungen müssen leicht und sicher funktioniren und dürfen zu ihrer Bethätigung keine besonderen Bewegungen des Körpers, keine besonderen Reckungen und Dehnungen der Gliedmaassen verlangen. Das Vorläuten muss selbstthätig erfolgen — nur dann lässt sich mit Sicherheit sagen, dass thatsächlich vorgeläutet wird.

Man wird all diese für die Verwendung der Frauen im Bahnaufsichtsdienste als nothwendig genannten Bedingungen, welche die Anforderungen dieses Dienstes mit der naturgemässen Bestimmung der Frau in Einklang zu bringen suchen, gewiss als nicht ungerechtfertigte und unbegründete bezeichnen können; durch ihre Erfüllung wird der materielle Nutzen, welcher aus dem Frauendienste resultiren soll, nicht unwesentlich vermindert werden; hierzu treten noch die erfahrungsgemäss nicht unbedeutenden Substitutionskosten für die Frau bei Beurlaubungen, Krankheiten usw. Ob sich auch dann noch vom finanziellen Gesichtspunkte aus empfiehlt, bei Hauptlinien mit lebhaftem Zugverkehr die Frauen zu Bahnwächterdiensten heranzuziehen, ist eine Frage, deren Beantwortung kaum allgemein bejahend ausfallen dürfte, und zwar um so weniger, je bedeutender die Anforderungen sind, welche im Interesse der Betriebssicherheit an den Bahnaufsichtsdienst gestellt werden müssen. Anders liegen die Verhältnisse bei Eisenbahnlinien mit wenig frequenten Wegübersetzungen und mit so schwachem Zugverkehr, dass die Ablösung der Frauen keine besonderen Ausgaben verursacht; dann ist es unbedingt materiell vortheilhaft, die Frau zur Dienstleistung auf dem Wächterposten und den Mann zu jener auf der Strecke zu verwenden. Eine derartige Diensteintheilung würde sich namentlich auch bei Lokalbahnen, bei welchen oft in gewissen Strecken Wächterposten unentbehrlich sind, finanziell empfehlen. Im allgemeinen jedoch — und ich glaube dies hier speziell betonen zu müssen — bin ich auf Grund der gewonnenen Erfahrungen gegen die Verwendung der Frauen im Bahnaufsichtsdienste und zwar aus den wohl hinlänglich erörterten Gründen; es ist dies allerdings nur eine ganz persönliche Anschauung, aber ich bin überzeugt, dass sie von vielen Bahnerhaltungsingenieuren getheilt wird. Z.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1211 vom 6. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche Abdrücke des arithmetischen Fahrschein-Verzeichnisses bestellt haben, betreffend das vom 1. Mai d. J. ab gültige arithmetisch nach den Nummern der Fahrscheine usw. geordnete Verzeichniss (abgesandt am 10., 11. und 13. d. Mts.).

Nr. 1227 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einführung eines einheitlichen Gepäckabfertigungs-Verfahrens im Vereinsgebiete (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 1246 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Januar bis März d. J. abgegebenen Drucksachen des Vereins (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Kaiserliche Thronrede und das Eisenbahnwesen.

Die zur Eröffnung des neuen Reichsrathes von Sr. Majestät dem Kaiser gehaltene Thronrede erzeugte allenthalben ein Gefühl der Beruhigung infolge der Betonung der friedlichen politischen Verhältnisse, dann wegen der Mittheilung des wirthschaftlichen und finanziellen Programms der Regierung, bezüglich dessen insbesondere die Vorsorge für das Eisenbahnwesen hervorgehoben wird. Diese Stelle der Thronrede verdient wörtlich angeführt zu werden:

„Besondere Sorgfalt werden Sie, geehrte Herren, der Pflege des Verkehrswesens zuzuwenden haben. Sowohl das Lloydunternehmen, als auch die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft werden Ihre Aufmerksamkeit und Fürsorge in Anspruch nehmen. Die bezüglich mehrerer Privatbahnen nahegerückten Termine der Einlösbarkeit durch den Staat werden Meine Regierung veranlassen, den successiven Fortgang der Eisenbahnverstaatlichung in eingehende Erwägung zu ziehen und Ihnen nach reiflicher Prüfung jedes einzelnen Falles in verkehrspolitischer und finanzieller Hinsicht die geeigneten Anträge zu stellen. Auch über die fernere Betheiligung des Staates an der Ergänzung des Bahnnetzes und behufs Förderung des Baues von Lokalbahnen werden Ihnen entsprechende Vorlagen zugehen. — Endlich wird das zu Bern unterzeichnete Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr, welches auch auf die Gestaltung des internen Betriebsreglements von weittragendem Einflusse sein wird, Ihnen zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt werden.

Der hohen Bedeutung bewusst, welche die Eisenbahntarife für die gesammte landwirthschaftliche und gewerbliche Produktion, gleichwie für den Handel besitzen, steht Meine Regierung im Begriffe, der Reform des Personentarifes eine solche des Gütertarifes auf den Staatsbahnen nachfolgen zu lassen, welche den Bedürfnissen der Bevölkerung in weitgehendem Maasse entgegenkommen und auch auf die Privatbahnen nicht ohne Einfluss bleiben wird.

Der Frage der Wiener Stadtbahn wird die eingehendste Aufmerksamkeit zugewendet und ihre Verwirklichung bildet der Gegenstand besonderer Fürsorge Meiner Regierung."

Veröffentlichung der Frachtbegünstigung.

Anlässlich der unterlassenen Veröffentlichung eines für den direkten Verkehr von Ungarn nach Oesterreichischen Stationen bewilligten, in der Gesammtziffer ermässigten Frachtsatzes wurde der betheiligten Oesterreichischen Bahnverwaltung vom Handelsministerium in Erinnerung gebracht, dass im Sinne der Handelsministerial-Verordnung vom 12. März 1879 (R.-G.-Bl. Nr. 38) alle Frachtbegünstigungen, bei welchen die Auf- oder Abgabe in einer Oesterreichischen Eisenbahnstation erfolgt, auch in jenen Fällen im Oesterreichischen Amtsblatte zu publiziren sind, woselbst seitens der Oesterreichischen Eisenbahnen keine Nachlässe gewährt werden.

Das Berner Uebereinkommen und das Betriebsreglement.

Das K. K. Handelsministerium hat den Bahnverwaltungen Exemplare dieses internationalen Uebereinkommens mit Rücksicht auf dessen 3 Monate nach dem Austausche der Ratifikationsurkunden eintretende Wirksamkeit zur Kenntnissnahme übermittelt. In dem betreffenden Erlasse wird auch darauf hingewiesen, dass sich die Bahnverwaltungen daher in kurzer Zeit im Bereiche der einzelnen Eisenbahnverbände für den ausländischen Güterverkehr mit der Erstellung der den Grundsätzen dieses internationalen Uebereinkommens entsprechenden reglementarischen Zusatzbestimmungen, ferner mit der Aufstellung jener anderweitigen Vereinbarungen der Bahnverwaltungen untereinander zu befassen haben, welche zum Zwecke der Durchführung des internationalen Uebereinkommens erforderlich sein werden. Inzwischen haben die Berathungen der Delegirten beider Handelsministerien über die danach nothwendigen Abänderungen des Betriebsreglements in Budapest begonnen, worüber wir s. Z. berichten werden.

Ein neues Frachtbrief-Formular.

Aus Anlass der gegenwärtig im Zuge befindlichen Umarbeitung des Betriebsreglements, infolge des Berner Uebereinkommens, wurde über die Neugestaltung des von demselben abweichenden gegenwärtigen Frachtbrief-Formulares für den internen Oesterreichischen Verkehr in Wien berathen. Von der Annahme ausgehend, dass die Grundprinzipien des internationalen Uebereinkommens auch im internen Verkehr zur Anwendung gelangen werden, haben die Bahnverwaltungen dem K. K. Handelsministerium ein diesbezügliches Frachtbrief-Formular vorgelegt, welches im Gegensatze zu dem künftigen internationalen Formulare und in Uebereinstimmung mit dem Formulare des jetzigen Betriebsreglements ein einseitiges ist.

Berichterstattung über die Wohlfahrtseinrichtungen.

Von der K. K. Generalinspektion wurden die Bahnverwaltungen eingeladen, unter Vorlage der bezüglichen Statuten, Instruktionen, Durchführungsbestimmungen, Cirkularien usw. zu berichten, ob ausser den gesetzlichen Institutionen für Unfall- bezw. Krankenversicherung zu Gunsten des Beamten-, Diener- und Arbeiterpersonals etwa noch eine anderweitige Unfallversicherung, eine Alters- und Invaliditätsversorgung, ein Pensions- oder Provisionsinstitut, Unterstützungsfonds oder Arbeiterhäuser, Lebensmittelmagazine, Konsumvereine, Spar- und Vorschussvereine oder dergleichen, zur Zeit bestehen.

Die Ergebnisse der Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1890.

Die provisorischen Ergebnisse der Ungarischen Staatsbahnen waren nach den halbamtlichen Mittheilungen des Ungarischen Eisenbahnblattes sehr günstige. Es betrugen die Gesammteinnahmen 47,1 Millionen Gulden, die Gesammtausgaben 25,3 Millionen Gulden, der Betriebsüberschuss beläuft sich daher auf 21,8 Millionen Gulden. Was zunächst die Gesammteinnahmen betrifft, so vertheilen sich dieselben auf die Transporteinnahmen mit 45,8 Millionen Gulden und auf diverse Einnahmen mit 1,2 Millionen Gulden. Die ersteren sind um 3,6 Millionen Gulden höher als im Jahre 1889 und um 5,7 Millionen Gulden grösser, als sie im Budget für das Jahr 1890 veranschlagt waren. Die diversen Einnahmen zeigen gegen das Vorjahr ein Mehr von 105251 fl., sind aber um 155832 fl. geringer, als sie im Budget für das Jahr 1890 veranschlagt waren. Die Gesammtausgaben haben den Voranschlag mit 0,3 Millionen Gulden überschritten und sind um 1,6 Millionen Gulden höher als im Jahre 1889. Die Gesammtausgaben vertheilen sich auf folgende Posten: Personalausgaben 10,1 Millionen Gulden gegen 9,5 Millionen Gulden im Vorjahre. Sachliche Ausgaben 1,5 Millionen Gulden gegen 1,4 Millionen Gulden im Jahre 1889. Bahnerhaltung und Betriebsausgaben 13,6 Millionen Gulden gegen 12,5 Millionen Gulden im Jahre 1889. Der Betriebsüberschuss ist um 2 Millionen Gulden grösser als im Jahre 1889 und überschreitet den Voranschlag für das Jahr 1890 um 5,2 Millionen Gulden. Der Betriebskoeffizient betrug 53,68 gegen 54,47 % im Jahre 1889. Die im Jahre 1890 verstaatlichte Ungarische Nordostbahn und die von derselben betriebenen Lokalbahnen standen im abgelaufenen Jahre noch unter besonderer Verrechnung. Die Einnahmen dieses nordöstlichen Netzes betrugen 4,5 Millionen Gulden, die Ausgaben 3,3 Millionen Gulden, der Betriebsüberschuss daher 1,2 Millionen Gulden. Dieser Ueberschuss ist um 188754 fl. geringer als im Jahre 1889, jedoch um 286265 fl. grösser als das Präliminare für 1890. Die Bilanz des Gesammtnetzes stellt sich daher folgendermaassen: Gesammteinnahmen 51,5 Millionen Gulden gegen 47,7 Millionen Gulden im Jahre 1889, Gesammtausgaben 28,4 Millionen Gulden; der gesammte Betriebsüberschuss beträgt 23,1 Millionen Gulden, welcher um 1,8 Millionen Gulden grösser ist als im Jahre 1889 und um 5,4 Millionen Gulden den Voranschlag für das Jahr 1890 übersteigt. Das Jahr 1890 war das erste, in welchem der neue Personen-Zonentarif während der ganzen Dauer des Jahres in Geltung war. Die Spezialrechnungen in Bezug auf den Personenverkehr sind zwar noch nicht definitiv abgeschlossen, und es werden zunächst nur einige Hauptziffern bekanntgegeben. Im Jahre 1889, in welchem der Zonentarif nur durch 5 Monate in Kraft stand, wurden 9,3 Millionen Reisende befördert. Im Jahre 1890 stieg die Zahl der Reisenden um 15,078 Millionen, während im Jahre 1888 nach dem alten Tarife nur 5,9 Millionen Personen befördert wurden. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen im Jahre 1889 ohne Transportsteuer und Stempel 8,8 Millionen Gulden, im Jahre 1890 mit Transportsteuer und Stempel 11,9 Millionen Gulden, im Jahre 1888 aber 7,3 Millionen Gulden ohne Transportsteuer. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre stiegen vom 1. August 1889, also vom Tage der Einführung des Zonentarifes, bis Ende Juli 1890 um 2 Millionen Gulden, vom 1. August 1890 bis Ende März 1891 um weitere 0,8 Millionen Gulden, so dass die Mehreinnahme aus dem Zonentarife sich auf 2,8 Millionen Gulden beläuft.

Lokalbahnprojekte in Galizien.

In Ergänzung der Mittheilung in Nr. 28 S. 276 d. Ztg. über die Lokalbahnprojekte in Oesterreich tragen wir folgendes nach:

In der verflossenen Session des Galizischen Landtages fasste derselbe einen Beschluss, wonach der Landesausschuss aufgefordert wurde, in kürzester Zeit ein Projekt auszuarbeiten und dem Landtage vorzulegen betreffs des Ausbaues einer Reihe von Lokalbahnen, welche zur Hebung des Handels und der Industrie Galiziens an die in Galizien vorhandenen Eisenbahnlinien sich anschliessen sollen. In Ausführung dieses Beschlusses befasst sich der Galizische Landesausschuss sehr eifrig mit dieser Frage und ist bestrebt, schon in der nächsten Session vor den Landtag mit einem in allen Details ausgearbeiteten Projekte der in Galizien zu bauenden Lokalbahnen zu treten. Zu diesem Zwecke versendete der Landesausschuss ein mehrere Fragen enthaltendes Questionär an sämmtliche Galizische Bezirksausschüsse, sowie an die Betriebsdirektionen der K. K. Staatsbahnen in Lemberg und Krakau, als auch an die Generaldirektionen der Carl Ludwigbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Unter den in dem Questionär enthaltenen Fragen befinden sich folgende wichtigere: Welche Lokalbahnlinien sind am nothwendigsten und deren Bau am ehesten in Angriff zu nehmen? Wie hoch dürfte sich der Minimalverkehr von Personen und Frachten auf einzelnen Linien in den ersten Jahren belaufen? Welche Gratisbeiträge sind Privatpersonen, Gemeinden, Bezirksvertretungen und Industrieanstalten für einzelne Linien zu leisten bereit? Der Landesausschuss fordert die Bezirksvertretungen auf, auf diese Fragen innerhalb 3 Monate eine Antwort, und zwar in Bezug auf den betreffenden Bezirk oder höchstens Nachbarbezirk zu geben, worauf der Landesausschuss ein Generalprojekt des ganzen Lokaleisenbahnnetzes für Galizien ausarbeiten wird. Die Regierung wird vom Landesausschusse ersucht, bekanntzugeben, welche Lokalbahnlinien im Interesse des Reiches am nothwendigsten und daher am ehesten in Angriff zu nehmen sind. Nachdem diese Vorarbeiten beendet sein werden, wird sich der Landesausschuss mit den Fragen betreffs der Spurweite, der Anschaffung des Betriebsmaterials und des Betriebes der einzelnen Linien befassen. Die Lokalbahnen sollen theils auf Kosten des Landes gebaut, theils vom Lande subventionirt werden.

In Erledigung der vom Galizischen Landtage gefassten Resolution hat der Handelsminister den Landesausschuss verständigt, dass er das Projekt, wonach durch den Bau einer Lokalbahn die Verbindung zwischen Brzezany und Podhajce mit der Lemberg-Czernowitzer Bahn und der Carl Ludwigbahn hergestellt werden soll, zu fördern beabsichtige, jedoch unter der Bedingung, dass die Höhe der für diesen Zweck bestimmten Subvention aus Landesmitteln, der Beitragsleistungen der betheiligten Bezirke, wie auch der übrigen Interessenten genau fixirt werde. Die Generalinspektion der Eisenbahnen soll bereits angewiesen worden sein, die Trasse dieser Bahnverbindung zu studiren und Erhebungen über die Rentabilität einer solchen Bahn zu pflegen.

Das Projekt des Donau-Oderkanals.

Ein Französisches Konsortium lässt Vorerhebungen über die Kosten der Herstellung und die Rentabilitätsaussichten des Donau-Oderkanals pflegen. Die vor etwa 8 Jahren von der Regierung veranstalteten Enquêten hatten ein recht befriedigendes Ergebniss geliefert und haben wohl nur darum nicht zu einem positiven Resultate geführt, weil damals alle disponiblen Mittel der Verstaatlichung der Bahnen zugewendet wurden, die Kontrole durch die Regierung aber, welcher die Nordbahn gelegentlich der Verlängerung ihrer Konzession ihre Tarife unterwarf, die Herstellung einer Wasserverbindung zwischen Wien und den Kohlenbecken Schlesiens nicht als unmittelbare Nothwendigkeit erscheinen liess.

Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Civilingenieur Franz Mörth in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von der Station Rekawinkel der K. K. Staatsbahnen zur Station St. Andrä-Wördern der Staatsbahnlinie Wien-Gmünd mit einer Abzweigung von Sieghartskirchen zur Station Tulln der letztgenannten Staatsbahnlinie auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Der neue Oesterreichische Frachtentarif.

Den hierüber dem halbamtlichen „E.-Bl.“ zugekommenen Mittheilungen ist folgendes zu entnehmen: Die Tarife werden nach Zonen von 10 km in der Art berechnet werden, dass der bei einer kilometrischen Berechnung für die Mitte der betreffenden Zone entfallende Frachtsatz für die ganze Zone zu gelten hat. Die Einheitssätze werden nach Staffeln von 1 bis 50 km, von 51 bis 150 km, von 151 bis 300 km und über 300 km abgestuft werden. Das Werthklassifikations-System, welches den Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen gemeinsam ist, wird im allgemeinen beibehalten, aber in einigen wesentlichen Punkten von dem jetzt geltenden Schema abweichen. Bezüglich der Eilgüter enthält der neue Tarif bei der Eintheilung die Gliederung von „unter 5000, von 5000 und von 10000 kg“, und die Tarife sind daher sechsfach gespalten und ist auch bei den Eilgütern die Einrichtung der ganzen und halben Wagenladungsklasse geschaffen worden. Aber auch das einzelne Eilgut wird weit billiger transportirt werden als früher. Bei gewöhnlichen Eilgütern ist der höchste Tarif, der in Zukunft gelten wird, mit 1,2 kr. für das entsprechende Quantum berechnet worden. Der niedrigste Tarif sinkt aber bis 0,46 kr. herunter, wobei allerdings eine kleine Vertheuerung dadurch eintritt, dass nicht jedes Kilometer, sondern die Zonenmitte berechnet wird. Bei den „ermässigten“ Eilgütern sinkt der Tarif bis 0,26 kr. herunter. Für das gewöhnliche Eilgut wird, mag es nun als einzelnes Stück oder in Wagenladungen aufgegeben werden, eine Ermässigung eintreten, welche zwischen 30 und 60 % schwankt. Der Schwerpunkt der Reform liegt bei den „gewöhnlichen“ Eilgütern, wo durch die Einführung der Wagenladungen der Transport der Lebensmittel in die grossen Städte ganz besonders begünstigt werden soll. Was den Tarif für Frachtgüter betrifft, so besteht die wichtigste Aenderung in der Bildung eines Ausnahmetarifes für Stückgüter bei Aufgabe von 5000 und 10000 kg. Auch bei den Stückgütern wurde wie bei den Eilgütern eine ganze und eine halbe Wagenladungsklasse geschaffen. Für diese Wagenladungen wurde ein besonderer niedriger Tarif eingeräumt, welcher oft um mehr als die Hälfte kleiner ist als der Tarif für einzelne Stückgüter. Weniger bedeutend sind dagegen die Ermässigungen bei den Wagenladungsklassen A, B und C. Zu dem Tarif für Massengüter ist ein neuer Ausnahmetarif für sperrige Güter, der jedoch kein Werthtarif ist, sondern ein Raumtarif, der nach dem Quadratmeter der Bodenfläche berechnet wird, hinzugekommen. Der Kohlentarif ist im Ausnahmetarif I enthalten und wird die Sätze 0,15, 0,13, 0,10 und 0,08 kr. für je 1000 kg und 1 km haben. Hier zeigt sich also keine besondere Ermässigung. Der Ausnahmetarif II ist dagegen ein niedrigerer, welcher ganz neu ist und in den alle jene Artikel eingereiht werden sollen, welche vermöge ihrer Geringwerthigkeit oder aus anderen Gründen besonders niedrigerer Frachtsätze bedürfen, wie Lignitkohle, Baumaterialien, Eis und Schnee, Zuckerrübenabfälle. Die Manipulationsgebühr soll in Zukunft in folgender Weise berechnet werden: Bei einem Transporte von 1 bis 30 km in den Klassen I und II, ferner bei Aufgabe der Stückgüter in ganzen und halben Wagenladungen (Ausnahmetarif IV), sowie in der Wagenladungsklasse A 3 kr.

Gegenseitiger Schaden-Assekuranzverband Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnen in Liquidation.

Dem Jahresberichte für 1890 ist zu entnehmen, dass auf Grund der obligatorischen Feuerversicherung 49508 fl. abgerechnet wurden, welche Summe auf sämmtliche ehemalige Verbandsmitglieder als Jahresbetrag aufgetheilt wird. Auf Grund der fakultativen Versicherung der nicht durch Feuer entstandenen Güterschäden wurden 56478 fl. abgerechnet und auf die in dieser Versicherung betheiligten Mitglieder aufgetheilt. Bezüglich der Feuerschäden ist keine weitere Verrechnung zu gewärtigen, da sämmtliche angezeigte Schäden bereits abgerechnet sind; bezüglich der anderweitigen Schäden entfällt, der 5jährigen Verjährung gemäss, das Jahr 1885 bereits.

Verkehrserweiterung einer Montanbahn und einer Haltestelle.

a) Der Ungarische Handelsminister hat der Direktion der Diósyörer Maschinenfabrik und des Schienenwalzwerkes der Königlich Ungarischen Staatsbahnen die Bewilligung zur Einführung des Personenverkehrs auf den dazu gehörigen Industrie- und Montanbahnen ertheilt.

b) Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Nowemiasto der Linie Przemysl-Chyrów wurde am 1. April d. J. auch für den Verkehr von Gütern in Wagenladungen eröffnet.

Generalversammlung der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft am 13. März d. J.

Der verlesene Geschäftsbericht für 1890 ergibt einen Reingewinn von 36425 fl., sonach eine fast 5½ % Verzinsung eines Aktienkapitals von 630000 fl. Dasselbe kann laut einer beschlossenen Statutenänderung auf 800000 fl., zerlegt in 4000 Stück Aktien zu 200 fl. (gegenwärtig sind 3150 Stück Aktien zu 200 fl. ausgegeben) erhöht werden. Eine weitere Erhöhung ist, die staatliche Genehmigung vorausgesetzt, nur durch Beschluss der Generalversammlung zulässig.

Generalversammlung der Wiener Lokomotivfabrik-Gesellschaft am 4. April d. J.

Der Rechenschaftsbericht für 1890 konstatirt, dass in den letzten 3 Jahren die Produktion von Lokomotiven in ziemlich gleichen Grenzen blieb. Für die nächsten Jahre sei ein besonderer Aufschwung in der Fabrikation nicht zu erwarten, wohl aber dürfte sich dieselbe mit Rücksicht auf den gehobenen Verkehr und den unausweichlichen Bedarf der Eisenbahnen zur Erhaltung des nothwendigen Betriebsmaterials auf der Durchschnittshöhe der letzten Jahre erhalten. Der Werth der Gesammtproduktion im Jahre 1890 war 1206 Millionen Gulden. Von dem ausgewiesenen Reingewinne von 159430 fl. bleibt der Betrag von 152152 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Es wurde beschlossen, den Aktionären ausser den 5% Kapitalszinsen von 81000 fl. weitere 64800 fl., d. i. 8 fl. für die Aktie, als Superdividende zuzuwenden, so dass die Gesammtdividende gleichwie im Vorjahre 18 fl. für die Aktie = 9% betragen würde, und den Rest von 6352 fl. auf den Gewinn des Jahres 1891 zu übertragen.

Generalversammlung der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz am 10. April d. J.

Nach dem für 1890 erstatteten Berichte wurden 308664 Personen und 81267 t Frachten befördert. Die Betriebseinnahmen betrugen 163174 fl., die Ausgaben 78190 fl., d. i. 47,9 % der Einnahmen. Von den Betriebseinnahmen entfielen auf das Betriebskilometer 13388 fl. — um 6,35 % mehr als im Vorjahre — und weist dieses Einnahme-Ergebniss der gesellschaftlichen Lokalbahn unter sämmtlichen Oesterreichisch-Ungarischen Lokalbahnen den zweiten Platz an. Der vorgelegte Rechnungsabschluss weist für 1890 einen Gewinnsaldo von 87251 fl. aus. Der Verwaltungsrath beantragte, hiervon nach Abzug der für Aktientilgung und andere statutarische Dotirungen entfallenden Beträge 77960 fl. als Dividende und Superdividende an die Aktionäre auszubezahlen, den Aktienkupon sohin vom 1. Juli d. J. ab mit 12 fl. für das Stück, d. i. 6 %, einzulösen und die noch erübrigenden 2269 fl. auf das Betriebsjahr 1891 zu übertragen. Der Antrag wurde angenommen. Die Generalversammlung ertheilte dem Verwaltungsrath weiter die Ermächtigung, die Bedeckung von 66007 fl. — zum grössten Theile für Erweiterungsbauten verausgabt — nach erfolgter Genehmigung des Handelsministeriums durch Begebung von Prioritätsaktien, sohin durch Kapitalserhöhung zu beschaffen, sowie von der Inanspruchnahme einer Entschädigung seitens der verschiedenen Frachtgaranten für den Fracht-Garantieausfall im Betrage von 2216 fl., in Anbetracht der Krisis der Glasindustrie im Gablonzer Bezirke, Abstand zu nehmen.

Ausserordentliche Generalversammlung der Albrechtbahn am 11. April d. J.

Diese Versammlung bezweckte nur die Beschlussfassung über die Erstreckung der mit der Regierung vereinbarten Frist zur Erwirkung der legislativen Genehmigung des Uebereinkommens bezüglich der Einlösung der Albrechtbahn. Der Vorsitzende theilte mit, dass die Regierung den entsprechenden Gesetzentwurf dem Abgeordnetenhause am 18. Dezember 1890 vorgelegt hat, dass derselbe jedoch infolge der vorzeitigen Auflösung des Abgeordnetenhauses nicht mehr zur legislativen Be-

handlung gekommen sei. Die Frist bis 1. April, innerhalb welcher nach dem mit der Regierung getroffenen Uebereinkommen die legislative Genehmigung desselben erfolgt sein muss, widrigenfalls die Gesellschaft nicht mehr an dieses Uebereinkommen gebunden ist, sei bereits verstrichen. Der Verwaltungsrath beantragt daher, diese Frist bis zum 31. Dezember d. J. zu erstrecken. — Ein Aktionär ersucht den Verwaltungsrath, bei der Regierung dahin einzuwirken, dass die Uebernahme der Bahn in den Staatsbetrieb noch in diesem Jahre erfolge, damit der Nutzen aus der Konvertirung der Prioritäten den Aktionären zu gute komme. — Der Präsident erklärt, dass der Verwaltungsrath mit allem Eifer bestrebt sein werde, das Interesse der Aktionäre zu wahren. Der Antrag des Verwaltungsrathes wurde hierauf einstimmig angenommen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die mit grösster Spannung erwartete Thronrede war die Ursache einer gewissen Geschäftslosigkeit, welche mit Rücksicht auf die letzte Börsenstunde, als ihr Inhalt bekannt war, nicht beseitigt wurde. Indessen war doch wegen der in das Regierungsprogramm aufgenommenen Bahnverstaatlichungen für Galizische Carl Ludwigbahn (213,50) und Böhmische Westbahn (349,50), welche zuerst an die Reihe kommen sollen, stärkere Nachfrage. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2780) war wegen günstiger Bilanzgerüchte beliebt; Staatsbahn (248,50) wurde ziemlich realisirt; Südbahn (117,25) hatte einen ungünstigen Einnahmeausweis; Nordwestbahn (210) war wegen ansehnlicher Dividendenschätzung begehrt; aus der gegentheiligen Ursache aber war Elbethalbahn (219,50) vernachlässigt; dasselbe gilt von den übrigen Böhmischen Bahnen, deren Märzeinnahmen durch die frühen Osterfeiertage gegen das Vorjahr schwächer waren.

Das Lokal- und Strassenbahnwesen in Holland.*)

Bis zum Jahre 1878 unterlagen die Konzession und der Bau von Eisenbahnen in Holland ausnahmslos der Herrschaft des Gesetzes vom 21. August 1859 und des später an seine Stelle getretenen Gesetzes vom 9. April 1875, während der Betrieb sich den in Ausführung dieser Gesetze ergangenen Königlichen Verordnungen vom 21. August 1859 bezw. vom 27. Oktober 1875 anzupassen hatte. Erst am 9. August 1878 wurde das erste Sondergesetz für den Bau und Betrieb der Lokalbahnen (lokaal spoorwegen) erlassen und durch die den Verkehrsdienst auf ihnen regelnde Königliche Verordnung vom 31. Januar 1879 entsprechend ergänzt.

Das zur Ermuthigung des Lokalbahnbaues gegebene Gesetz vom 9. August 1878 enthält eine Reihe von Bestimmungen, durch welche die Anforderungen des allgemeinen Gesetzes vom 9. April 1875 bezüglich des Baues und Betriebes derjenigen Bahnen abgeschwächt werden, auf denen die Schienenbelastung 10000 kg für die Achse und die Fahrgeschwindigkeit 30 km in der Stunde nicht übersteigt; die Anwendbarkeit des Gesetzes von 1875 hört sogar ganz auf, wenn die Fahrgeschwindigkeit nirgends 15 km in der Stunde überschreitet. Da das Gesetz von 1878 rückwirkende Kraft erhielt, so hat die Holländische Eisenbahngesellschaft gewisse ihrer Linien mit beschränktem Verkehr (die Zweigbahnen Hoorn-Medemblick und Haarlem-Zandvoort) zu Lokalbahnen umgewandelt, um infolge der gebotenen Erleichterungen die Betriebskosten herabzudrücken.

Durch Gesetz vom 28. Oktober 1889 ist die obere Fahrgeschwindigkeitsgrenze vom 1. Januar 1890 ab für die Linien mit einer höchsten zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 30 km auf 40 km, und für die Linien mit einer solchen von 15 km auf 20 km erhöht worden. Die Fahrgeschwindigkeit bildet rücksichtlich der Betriebsbedingungen das hauptsächlichste Unterscheidungsmerkmal zwischen Lokalbahnen (lokaal spoorwegen), für welche die Höchstgrenze 40 km beträgt, und Dampfstrassenbahnen (stoomtramwegen), deren Höchstgrenze auf 20 km begrenzt ist. Aber auch ausserdem bestehen zwischen den beiden Arten von Bahnen wesentliche Verschiedenheiten; für Lokalbahnen wird die Konzession durch Königlichen Erlass ertheilt, während für Dampfbahnen auf Staatsstrassen ein Ministerialerlass, für solche auf Provinzialstrassen und auf Gemeindestrassen (bei Berührung mehrerer Gemeinden) eine einfache Bauerlaubniss seitens des ständigen Ausschusses der Provinzialstaaten, endlich für solche auf den Strassen ein und derselben Gemeinde die Genehmigung des Gemeinderathes genügt. Andererseits müssen für die Lokalbahnen die Fahrpläne und Tarife vom Minister genehmigt werden, während sie bezüglich der Dampfstrassenbahnen nur der Genehmigung des ständigen Ausschusses der Provinzialstaaten der betheiligten Provinzen unterliegen; nur unter der Bedingung, dass sich der Inhaber der Strassenbahnkonzession dem Genehmigungsrecht des Ausschusses unterwirft, bewilligen bisweilen Provinzen Beihilfen zum Bau. Endlich beträgt die gesetzmässige Mindestbreite der Bahnkrone für Lokalbahnen 5 m, während für Strassenbahnen keine derartige Vorschrift besteht.

Eine äusserst schnelle Entwickelung der Strassenbahnen war die natürliche Folge der ihren Erbauern und Betriebsführern gelassenen fast unbeschränkten Freiheit; zumal diese Linien, welche die kleinen Bevölkerungs- und Erzeugungs-Mittelpunkte mit den Hauptverkehrsadern oder die gemeinsame Interessen verfolgenden kleinen Provinzialstädte untereinander zu verbinden haben, im allgemeinen auf einer Seite der vorhandenen Strassen angelegt wurden. Die Entwickelung der Lokalbahnen, von denen sich Ende 1889 erst 254 km im Betriebe befanden, ging bei weitem nicht so schnell vor sich, weil für sie trotz des Gesetzes von 1878 noch eine grosse Anzahl von Vorschriften des Hauptbahngesetzes von 1875 in Kraft blieb. Die bestehenden Lokalbahnen sind ausnahmslos mit der Vollspur von 1,44 m hergestellt.

Alle Ende 1889 im Betriebe befindlichen, auf Grund des Gesetzes vom 9. August 1878 konzessionirten Lokalbahnen stehen unter der Verwaltung der Holländischen Eisenbahngesellschaft, die für sie eine besondere Betriebsrechnung eröffnet hat. Gewissermaassen das Vorbild für die Holländischen Lokalbahnen, die übrigens sämmtlich in den Provinzen Geldern und Over-Yssel liegen, ist das Geldern-Over-Yssel'sche Lokalbahnnetz (132 km), dessen Anlagekosten 7044341,64 Frcs. betragen; und zwar entfallen hiervon 1802117,04 Frcs. auf Enteignungen, 563658,56 Frcs. auf Erdarbeiten, 691101,68 Frcs. auf Kunstbauten, 157727,07 Frcs. auf Strassenübergänge, Wächterhäuser und Bahnhofs-Zufahrtsstrassen, 54523,25 Frcs. auf Einfriedigungen, 2479147,80 Frcs. auf Oberbauarbeiten, 88730,15 Francs auf Signale und Telegraphen, 487205,92 Frcs. auf Stationen, 485121 Frcs. auf allgemeine Unkosten, endlich 260009,17 Frcs. auf Bauzinsen. 1 km Bahn kam durchschnittlich auf 53366,23 Francs zu stehen — ein Preis, der selbst in einem ebenen Lande, wo die Kunstbauten selten und meistens von geringer Wichtigkeit sind, als ein mässiger bezeichnet werden muss. Das zum Bahnbau erworbene Land, das durchschnittlich 16,62 m breit ist, war ebenso wie die Kunstbauten gleich anfangs unter Berücksichtigung der etwaigen späteren Herstellung des zweiten Geleises berechnet.

Der Staat verweigerte jede Beihilfe zum Bau; dagegen bewilligte die Provinz Geldern 453180 Frcs. und die Provinz Over-Yssel 141108,22 Frcs., und zwar erstere unter der Bedingung, dass die Rückerstattung nur im Falle der Uebertragung der Konzession an einen Dritten, andernfalls aber weder Zinsen noch Rückzahlung gefordert werden solle, letztere dagegen mit der Maassgabe, dass — wenn die Einnahmen eines Jahres den Antheilhabern mehr als 4% Gewinn abwerfen — von dem Mehrüberschuss 15% der Provinz zukommen — eine Bedingung, die der Provinz zuerst im Jahre 1888 einen Ertrag ihrer Beihilfe geliefert hat. Obwohl die Gesellschaft $^9/_{10}$ des Anlagekapitals selbst aufzubringen hatte, so hielt es doch nicht schwer, ohne Vermittelung einer Bankanstalt sämmtliche Antheilscheine (etwa 4 Millionen Francs) und Schuldverschreibungen (über 2 Millionen Francs) zum Nennwerthe bei den betheiligten Gemeinden und Privatpersonen abzusetzen; die kleine Gemeinde Zelhem mit 3964 Einwohnern, von denen nur 800 in der Nähe der Station wohnen, zeichnete allein 105000 Frcs. Der Bau wurde unter Leitung des später auch mit der Betriebführung seitens der Holländischen Eisenbahngesellschaft betrauten Ingenieurs J. H. Nivel ausgeführt.

Das 112 km umfassende Netz der Lokalbahngesellschaft Wilhelm III wurde 1882 konzessionirt und 1887/88 eröffnet. Die Schuldverschreibungen dieser Gesellschaft konnten nur zu 80% untergebracht werden, andererseits beliefen sich die Baukosten auf 8851500 Frcs., also 78960 Frcs. für das Kilometer. An Beihilfen erhielt die Gesellschaft 1188600 Frcs. von den Provinzen Geldern und Over-Yssel, ferner 1680000 Frcs. vom Staate, aber unter der Bedingung, dass die bei Deventer über die Yssel mit 511,42 m Spannweite zu ziehende Brücke zu beiden Seiten des Eisenbahngeleises noch je eine Fahrstrasse und einen Fussgängerweg zu erhalten habe. Nach dem Betriebsvertrage gewährleistet die Holländische Eisenbahngesellschaft für die ersten fünf Jahre die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, sofern diese sich innerhalb der von der Betriebspächterin zugestandenen Grenze halten; die Betriebskostenvergütung ist auf 330750 Frcs. bemessen. Von den ferneren Betriebseinnahmen sind zunächst die 4% Verzinsung und die Tilgung der Schuldverschreibungen zu bestreiten,

*) Nach der im Auftrage des Französischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von den Brücken- und Wegebau-Oberingenieuren Felix Martin, Direktor der Südfrankreich-Eisenbahngesellschaft, und Bousigues im Drôme-Departement behufs Gewinnung von Grundlagen für die Neuordnung des Französischen Lokalbahnwesens erstatteten Denkschrift: „Etude spéciale des voies ferrées de second ordre et tramways à vapeur en Belgique et en Hollande."

während von dem alsdann etwa noch verbleibenden Reste der Einnahmen $1/4$ zur Verzinsung bezw. Tilgung der Antheilscheine der Eigenthumsgesellschaft verwendet wird und $3/4$ der Betriebspächterin zufliessen. Ein Kündigungsrecht steht nur der Holländischen Eisenbahngesellschaft, und zwar nach fünf Jahren, zu.

Die dritte Lokalbahnkonzession wurde 1887 für die nur 10 km lange Linie Enschede-Oldenzaal, die am 10. April 1890 eröffnet wurde, ertheilt. Das Anlagekapital (315 000 Frcs. Antheilscheine und 168 000 Frcs. Schuldverschreibungen) wurde ohne jede Vermittelung unter äusserst günstigen Bedingungen beschafft; denn die Antheilscheine von je 525 Frcs. wurden zum Nennwerthe, die $3^1/_2$% Schuldverschreibungen von je 210 Frcs. zum Preise von 205, 80 Frcs. begeben. Nach dem Betriebsvertrage gewährleistet die betriebführende Holländische Eisenbahngesellschaft die Verzinsung und Tilgung der in Höhe von 210 000 Frcs. genehmigten Schuldverschreibungen. Als Beihilfe zum Bau hat die Provinz Over-Yssel 5 707, 80 Frcs. für das Kilometer, im ganzen also rund 56 700 Frcs. bewilligt; die kilometrischen Baukosten beliefen sich auf etwa 53 000 Frcs.

In technischer Beziehung ist zu bemerken, dass der Krümmungshalbmesser bei den Lokalbahnen nur höchst selten geringer als 200 m ist. Der Oberbau besteht aus 9 m langen Vignole-Stahlschienen im Gewichte von 25, 6 kg für 1 m mit einem Querschnitt von 120 : 90 : 10 mm, welche auf je 10, aus dem Holze der Norwegischen Rothtanne gefertigten und mit Zinkchlorid getränkten Querschwellen mit Eisenkrammen von je 200 g befestigt sind. Einfriedigungen der Bahn sind nur beim Durchschneiden von Viehweiden, bei den Zugängen zu den Stationen und bei den wichtigsten Wegkreuzungen in Schienenhöhe vorhanden. Als Zugkraft dienen Tendermaschinen mit zwei gekuppelten Achsen und 16 t Leer- sowie 20 t Dienstgewicht, welche mit Gegendampfbremse versehen sind. Die Personenwagen III. Klasse ruhen auf zwei 4 m von einander entfernten Achsen, sind 8, 44 m lang, 2, 90 m breit, 6, 680 t schwer, haben zu beiden Seiten eines Mittelganges 40 Sitzplätze und an den beiden Wagenenden je eine Plattform, die nach den Seiten durch Ketten und am Ende durch eine Klappe abgeschlossen ist, welche niedergelassen werden kann und so den Verkehr von einem Wagen zum andern gestattet; Heizung findet nicht statt, wohl aber Beleuchtung, und zwar durch zwei Gasflammen in jedem Wagen. Die Personenwagen II. Klasse sind verschiedenartig; meistens haben sie einen mehr oder weniger grossen Post- und Gepäckraum. Zum Theil haben sie einen Abtheil mit 8 Plätzen und einen mit 4 Plätzen oder aber sie haben zwei Abtheile mit 8 und einen mit 4 Plätzen. Die Wagen wiegen 7, 460 t, sind mit Schraubenbremse versehen und haben mit Plüsch bezogene Polstersitze; sie werden durch Gas beleuchtet und im Winter durch Presskohlen, die in Heizkästen unter die Bänke geschoben werden, geheizt. Die Güterwagen gleichen denen der Hauptbahnen und haben 12 t Tragfähigkeit.

Das Dampfstrassenbahnnetz der Niederlande hat seit einigen Jahren eine bedeutende Entwickelung durchgemacht und auch jetzt ist dank einer nur geringe Einschränkungen fordernden Gesetzgebung ein Abschluss dieses Aufschwunges noch nicht abzusehen. Die Strassenbahnen stehen unter der Herrschaft des Gesetzes vom 23. April 1880, betreffend andere Beförderungsmittel als die Haupt- und Lokalbahnen, sowie des Gesetzes vom 28. Oktober 1889, welches vom 1. Januar 1890 ab die früher auf 15 km beschränkte Fahrgeschwindigkeit auf 20 km in der Stunde erhöht hat; die Lokomotiven sind indessen dem Gesetze, betreffend die Staatsaufsicht über die Dampfmaschinen, unterworfen. Nach dem Gesetz vom 23. April 1880 ist ein Unternehmer nicht gezwungen, eine besondere Genehmigung für den Betrieb irgend einer Art von öffentlichem Verkehre einzuholen; er hat nur eine öffentliche Bekanntmachung zu erlassen über die Art des Fahrzeuges, die Art der Zugkraft, die verschiedenen berührten Ortschaften, die von der Linie benutzten Verkehrswege, den Tag der Eröffnung, den Fahrplan, endlich die Personen- und Gütertarife. Der einzige Zwang besteht in der Beförderung der Post, allerdings gegen Entschädigung.

Auf den ersten Blick erscheint hiernach nichts einfacher als die Herstellung einer Strassenbahn in Holland; man darf aber nicht vergessen, dass der Konzessionswerber gehalten ist, von den Eigenthümern der Strassen, auf denen sich die Linie bewegen soll, die Genehmigung zur Benutzung dieser Strassen einzuholen, und dass diese Eigenthümer in keiner Weise beschränkt sind, dem Konzessionswerber die ihnen angemessen erscheinenden Bedingungen aufzuerlegen. Strasseneigenthümer kann entweder der Staat, eine Provinz, eine Gemeinde, eine Genossenschaft oder sogar eine einzelne Privatperson sein und es besteht kein Gesetz, dass diese zwingen könnte, den Konzessionswerbern die nachgesuchte Genehmigung zu ertheilen; letztere sind also gezwungen, die ihnen von den Strasseneigenthümern vorgeschriebenen Bau- und Betriebsbedingungen anzunehmen, ohne im allgemeinen die Entscheidung einer höheren Behörde anrufen zu können.

Ist der Staat Strasseneigenthümer, so wird die Konzession nur aus schwerwiegenden Gründen versagt; z. B. wenn die Breite der Strasse augenscheinlich ganz ungenügend ist. Falls sich eine geplante Strassenbahn in der Nähe einer Festung oder sonst im Wirkungsbereich einer Kriegsvorkehrung befindet, so kann der Kriegsminister, dem das Gesuch zur Begutachtung vorzulegen ist, unter Umständen eine Aenderung der Richtungslinie verlangen. Die seitens des Staates dem Konzessionswerber auferlegten Bedingungen beschränken sich im allgemeinen: 1. auf die Vorzeichnung der oberen Grenzen für die Abmessungen der Fahrzeuge, 2. auf die Festsetzung der Konzessionsdauer, 3. auf die Verpflichtung des Konzessionswerbers, mit dem ständigen Militärausschuss ein Abkommen wegen der Beförderung der Offiziere und Soldaten zu ermässigten Preisen zu treffen, und 4. auf die Bestimmung der zu erlegenden Bürgschaft, die zwischen 210 und 525 Frcs. für das Kilometer schwankt. Soll die Strassenbahn eine Provinzialstrasse benutzen, so hat die Provinzialverwaltung über die Konzession zu verfügen und schreibt dem Konzessionswerber gemäss den von ihr erlassenen, also in jeder Provinz verschiedenen Polizeiverordnungen die ihr angemessen erscheinenden Bedingungen vor; nur in einigen Provinzen, z. B. Zeeland, Utrecht, Drenthe, steht dem Konzessionswerber gegen die Entscheidungen des ständigen Ausschusses der Provinzialstaaten die Berufung an den König zu. Ist eine Gemeinde in dem Maasse Eigenthümerin der für die Strassenbahn beanspruchten Strasse, dass ihr deren Unterhaltung und Verwaltung ausschliesslich obliegt, so ist diese Gemeinde unbeschränkt darin, der geplanten Unternehmung ihre Genehmigung nur unter den von ihr für die öffentliche Sicherheit als erforderlich erachteten Bedingungen zu ertheilen; es kommt manchmal vor, dass Gemeinden unter dem Eindruck örtlicher Vorurtheile oder wenig wohlwollender Gesinnungen gegen die Strassenbahnunternehmer ihre Genehmigung versagen, meistens thun sie aber alles mögliche, um den Erfolg des Unternehmens selbst durch Bewilligung von Beihilfen zu erleichtern. Wenn endlich die Strassenbahn auf Wegen laufen soll, die entweder Genossenschaften aus Landleuten, Aktiengesellschaften oder auch einzelnen Privatpersonen gehören, so hat sich der Unternehmer mit seinem Gesuch um die Bau- und Betriebskonzession an diese Strasseneigenthümer zu wenden und manchmal erneuern sich dann die von Gemeinden bereiteten Schwierigkeiten in vergrössertem Maassstabe; die Aktiengesellschaften machen, wenn der von ihr erzielte Geschäftsgewinn gering ist, meistens keine Schwierigkeiten, denn sie ergreifen mit Vergnügen eine Gelegenheit, einen grossen Theil der ihnen zufallenden Strassenunterhaltungskosten durch eine Konzessionsbestimmung auf den Strassenbahnunternehmer abwälzen zu können.

Wenn die Konzession ertheilt ist, muss sich der Konzessionsinhaber, der eine Privatperson, eine Genossenschaft oder eine Aktiengesellschaft sein kann, mit der Beschaffung des Kapitals beschäftigen. Anfangs brachte die Börse den Strassenbahnunternehmungen unbedingtes Vertrauen entgegen; besonders von 1880 bis 1882 hatten die Geldleute in Holland für derartige Geschäfte eine wahre Leidenschaft. Zahlreiche Missbräuche blieben indessen nicht aus und gewisse Gesellschaften, die lediglich in der Sucht nach reichem Unternehmergewinn gegründet waren und schlecht gebaute Linien betrieben oder ein unzureichendes Betriebspersonal hatten, erfuhren arge Enttäuschungen und sahen ihre Antheilscheine in kurzer Zeit weit unter den Nennwerth sinken: einige sogar gingen vollkommen zu Grunde. Seit mehreren Jahren sind daher die Holländischen Geldleute sehr vorsichtig geworden und ein Konzessionsinhaber wird nur schwer die Unterstützung eines Bankiers finden, wenn er nicht die Unterbringung des grösseren Theiles der Antheilscheine in der von der Bahn durchschnittenen Gegend gewährleisten kann.

Die Spurweite der Dampfstrassenbahnen wechselt in Holland zwischen 0, 75 m, 1 m, 1, 067 m (= 3 Fuss Englisch) und 1, 435 m. Der Oberbau war ursprünglich sehr verschieden; nach zehnjähriger Erfahrung aber ist die Vignoleschiene, auf Holz- oder Stahlquerschwellen verlegt, allgemein angenommen und nur in gepflasterten Strassenübergängen begegnet man der Rinnenschiene auf Langschwellen oder auch der mit der Langschwelle zu einem Stück verschmolzenen Schiene. Die eingeleisigen Strecken sind für die Strassenbahnen die Regel, nur in den Strassen grosser Städte finden sich ausnahmsweise Doppelgeleise. Meistens ist für die Strassenbahn kein eigentlicher Bahnhof vorhanden; die stets sehr einfach gehaltenen Gebäude sind vielmehr nur für die Verwaltung, die Werkstätten, die Lokomotiv- und Wagenschuppen bestimmt. Im allgemeinen halten die Züge vor Gastwirthschaften, deren Eigenthümer zugleich das Amt des Haltestellenvorstehers versehen. In den Strassen der Städte und Dörfer gehen die Wagen manchmal in so unglaublich grosser Nähe an den Häusern vorbei, dass der Abstand an gewissen Stellen nicht mehr als 0, 10 m beträgt. Grosse Bodenerhebungen sind, abgesehen vom Osten des Landes, selten; es kommen daher stärkere Steigungen nur auf sehr

wenigen Linien (z. B. Arnheim-Utrecht) vor. Krümmungen mit kleinem Halbmesser sind dafür um so häufiger; in Delftshaven findet man eine Krümmung von 17,75 m Halbmesser bei einem Gefälle von 0,033 m, einige vollspurige Dampfstrassenbahnlinien haben Krümmungen von 15 bis 20 m Halbmesser bei einem Gefälle von 1:30 bis 1:50. Abgesehen von einigen ausnahmsweise billig gebauten Linien belaufen sich die kilometrischen Baukosten der Strassenbahnen im allgemeinen auf 30000 bis 40000 Frcs.

Die Strassenbahnen der Städte werden meistens durch Pferde, diejenigen des Landes fast ausnahmslos durch Lokomotiven betrieben; die Maschinen entstammen gegenwärtig der Lokomotivfabrik in Breda, die Wagen grösstentheils den Werkstätten von Beynes in Haarlem. Die Lokomotiven, welche zwei gekuppelte Achsen mit verdecktem Triebwerk haben, sind für die Fahrt durch Städte zur Dampfverdichtung und Rauchverzehrung eingerichtet. In einigen Gemeinden ist vorgeschrieben, dass bei der Fahrt durch enge Strassen der Lokomotive ein Mann im Schritt vorangeht. Auf vielen Linien befindet sich auf der Lokomotive nur der Führer, der zugleich die Stelle des Heizers auszufüllen hat; in den meisten Provinzen ist aber die vielumstrittene Frage, ob die Gegenwart noch einer zweiten Person auf der Maschine nothwendig ist, in bejahendem Sinne entschieden und den Konzessionsgesellschaften eine dementsprechende Verpflichtung auferlegt. Die seit 1. Januar 1890 gesetzlich zulässige höchste Fahrgeschwindigkeit von 20 km in der Stunde wird bei weitem nicht immer erreicht, weil bei der Fahrt durch Städte, Dörfer oder Gebäudeanhäufungen längs der Strassen, über Brücken und Wegkreuzungen in Schienenhöhe die Provinzen Nordholland und Nordbrabant nur eine Fahrgeschwindigkeit von 7,5 km, Zeeland eine solche von 8 km, Geldern usw. nur eine solche von 5,5 km gestatten. Da in Holland noch auf vielen Strassen Wegezoll erhoben wird und das Wegegeld nur nach Maassgabe der Anzahl, nicht aber der Grösse der Wagen berechnet wird, so verwenden die Betriebsunternehmer, um an Wegegeld zu sparen, mit Vorliebe sehr grosse Wagen, so dass oft ein Zug nur aus einer Maschine, einem zugleich I. und II. Klasse enthaltenden Personenwagen mit 36 Sitz- und 16 Stehplätzen, sowie einem Güter- oder Gepäckwagen besteht. Das Wegegeld ist für manche Gesellschaften geradezu verderbend, da es bisweilen 6 % der Betriebseinnahmen verzehrt; ein den Kammern unterbreiteter Gesetzentwurf bestimmt daher, dass auf den Staatsstrassen künftig an Wegezoll jährlich 210 Frcs. für das Kilometer erhoben werden sollen, doch darf der Zoll höchstens 4 % der Betriebseinnahmen betragen. Die Fahrkarten werden durch den Zugführer im Wagen selbst ausgegeben; auf einigen Linien ist indessen, um die Fahrgäste anzuspornen, sich schon vor dem Besteigen des Wagens mit Fahrkarten zu versehen, der Preis der vom Zugführer während der Fahrt ausgegebenen Karten etwas höher als der vorher auf dem Bahnhof gelösten Karten. Der Fahrpreis schwankt in I. Klasse von 5 bis 10, in II. von 4 bis 7 Centimes für das Kilometer; die Gütertarife sind äusserst verschieden.

(Schluss folgt.)

Aus Belgien.

Gent-Terneuzener Eisenbahn.

Nach dem der Hauptversammlung am 10. März d. J. erstatteten Geschäftsbericht erzielte die Gent-Terneuzener Eisenbahn im Betriebsjahre 1890 eine Einnahme von 583016 Frcs. gegen 540141 Frcs. in 1889. Die Einnahmen sind überhaupt seit der 1884 erfolgten Einrichtung des Seedienstes in Terneuzen beständig gewachsen; nur 1890 ist der Verkehr, ohne auf die Einnahmen rückgängig zu wirken, um 18719 t zurückgegangen, weil die an der Terneuzener Schleuse ausgeführten Arbeiten ein sechswöchentliches Brachliegen verursachten. Die Hafeneinrichtungen und die 291 m langen neuen Hafendämme in Terneuzen werden der Schifffahrt am 1. Mai d. J. zur Verfügung gestellt werden. Die Betriebsausgaben verzehrten 1890 54,3 (50) % der Einnahmen und betrugen 315377 (274912) Frcs.; die Mehrausgabe gegen das Vorjahr rührt hauptsächlich aus der Kohlentheuerung her; denn die Kosten für Heizstoffe sind von 37917 Frcs. in 1889 auf 62748 Frcs. in 1890 gestiegen, aber auch die Kosten für Eisen und Stahl haben fühlbar zu der Mehrausgabe beigetragen. Von dem Betriebsüberschuss von 267639 (265229) Frcs. verblieben nach Verzinsung und Tilgung der $4^1/_2$ und 3 % Schuldverschreibungen noch 76799 Frcs., die mit 70615 Frcs. zur Ausgleichung der Gewinn- und Verlustrechnung von 1889 verwendet und mit 6184 Frcs. den Inhabern der Ausweisscheine (scripts) zugewendet wurden. Diese unverzinslichen Ausweisscheine im Gesammtnennbetrage von 989545 Frcs. müssen von den Reinerträgen nach vollständiger Befriedigung der im Verkehr befindlichen Schuldverschreibungen zum Nennwerth ausgeloost werden, wozu voraussichtlich 15 Jahre erforderlich sein werden. Um diesen Werthpapieren einen sofortigen Kurswerth zu geben, und um die ursprünglichen Antheilhaber in die Lage zu bringen, früher an den Vertheilungen von etwaigem Reinertrage theilzunehmen, hat der Verwaltungsrath den Umtausch der Ausweisscheine gegen Vorzugs-Antheilscheine mit beschränkter Rente, deren Eintausch den Inhabern freigestellt würde, vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wird auf die Tagesordnung einer demnächst zu berufenden ausserordentlichen Hauptversammlung gesetzt werden.

Eisenbahnen Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt.

Nach dem der Hauptversammlung am 24. März d. J. erstatteten Geschäftsbericht erzielte die „Aktiengesellschaft der Eisenbahnen Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt", deren erstgenannte Linie sich im Betriebe der Belgischen Staatsbahnen, die zweite in dem der Grossen Belgischen Centralbahn befindet, im Jahre 1890 einschliesslich eines Uebertrags aus dem Vorjahre von 48,30 Frcs. eine Gesammteinnahme von 988044,95 Frcs. Hiervon beanspruchten die Verwaltungskosten 70108,37 Frcs., die Tilgung der Vorzugs- und Stamm-Antheilscheine 70000 Frcs., die Verzinsung der Vorzugs-Antheilscheine 375000 Frcs., diejenige der Stamm-Antheilscheine 435000 Frcs. und der Gewinnantheil der Genussscheine 37183,23 Frcs., während 753,35 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Zinsgewinn der Vorzugs-Antheilscheine beträgt für das Jahr 15 Frcs., derjenige der Stamm-Antheilscheine 17,40 Frcs. gegen 16,29 Frcs. im Vorjahre. Im übrigen bemerkt der Bericht, dass den Linien der Gesellschaft der allgemeine Verkehrsaufschwung, der sich 1890 auf allen Bahnen ausgeprägt hat, auch zu Gute gekommen ist, während die an Stelle des Vertrages vom 7. Juni 1880 getretenen Abmachungen gleichfalls eine Einnahmevermehrung bewirken. Die gegen die Staatsbahn und die Grosse Belgische Centralbahn bei den Gerichten anhängigen Rechtsstreitigkeiten sind noch nicht entschieden. In der Klagesache, betreffend gewisse Sendungen aus den Kohlenbecken des Centrums und von Charleroi nach Courtrai hat der Gerichtshof erster Instanz zu Gunsten, in der Sache, betreffend die Nebengebühren und ausserordentlichen Erträge, hat dagegen das Handelsgericht am 4. April 1890 zu Ungunsten der Gesellschaft entschieden; gegen ersteres Urtheil hat der Staat, gegen letzteres die Gesellschaft Berufung eingelegt.

Allgemeine Nebenbahngesellschaft.

Die am 21. Juni 1880 gebildete Allgemeine Nebenbahngesellschaft (compagnie générale de chemins de fer secondaires) hat bisher Gewinne zwischen 4 und 9 %, in den beiden letzten Jahren 7 % vertheilt. Nach der am 30. Juni 1890 aufgestellten Gleichgewichtsrechnung belaufen sich die Schulden der Gesellschaft nur auf 310745,63 Frcs., während ihr Gesellschaftskapital 10000000 Frcs., ihre Rücklagen 678710,02 Frcs. und der Reinertrag für 1888/89 814910,14 Frcs. betrugen. Die bedeutenden Bauten, welche die Gesellschaft für Rechnung der Südwest-Brasilianischen Eisenbahngesellschaft unternommen hat, erfordern Auslagen, die — ohne endgültig festgelegt zu werden — erst dann in die Kassen der Gesellschaft zurückfliessen, wenn die Arbeiten, deren Dauer je nach der von der Gesellschaft zu bauenden Anzahl von Kilometern auf 8—10 Jahre zu veranschlagen ist, vollendet sein werden. Andererseits müssen die aus dem Verkaufe der Südwest-Brasilianischen Eisenbahn-Schuldverschreibungen erzielten Summen in den Brasilianischen Staatsschatz eingezahlt werden, sie werden von demselben zwar mit 6 % verzinst, aber die Allgemeine Nebenbahngesellschaft kann darüber nur nach Maassgabe des Baufortschritts verfügen. Aus diesem Grunde hat die Gesellschaft beschlossen, $4^1/_2$ prozentige Schuldverschreibungen mit fester zehnjähriger Rückzahlungsfrist auszugeben, sich aber das Recht vorbehalten, vom fünften Jahre ab die Tilgungsfrist zu verkürzen.

Brüsseler Strassenbahnen.

Nach dem der Hauptversammlung am 16. März d. J. erstatteten Geschäftsbericht erzielte die Brüsseler Strassenbahn-Aktiengesellschaft im Jahre 1890 eine Betriebseinnahme von 2829866,55 Frcs., von denen die Betriebsausgaben 1540175 Frcs., die Lasten und Abschreibungen 603359,12 Frcs. verzehrten, so dass ein Reinertrag von 686332,43 Frcs. verblieb. Von demselben wurden 34316,62 Frcs. den Rücklagen zugeführt, 600000 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von 15 Frcs. an die 40000 Vorzugs-Antheilscheine von je 300 Frcs. Nennwerth, 50000 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von 5 Frcs. an die 10000 Stamm-Antheilscheine von gleichem Nennwerth verwendet und 2015,81 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Im übrigen bemerkt der Bericht: Am 30. März ist die Linie vom Luxemburg-Bahnhof nach der Place Royale eröffnet und am 1. Mai die bereits im Vorjahre als bevorstehend angekündigte Aufgabe der Versuche mit elektrischer Zugkraft und die Wiedereinführung der Pferde statt der Elektrizität erfolgt. Beim Minister für Ackerbau, Gewerbe und öffentliche Arbeiten hat die Gesellschaft gegen die zu Tage tretende Neigung der Nationalen Nebenbahngesellschaft, ihre Linien in die Strassen der Städte einzuführen, Einspruch er-

hoben. „Diese Bahnen seien ihrer Natur nach für den Verkehr ausserhalb der Häuseranhäufungen bestimmt; sie in den Städten verkehren zu lassen, sei ein Missbrauch des Gesetzes von 1885 und würde dahin führen, ein wirkliches Netz von städtischen Strassenbahnen ohne Aufrufung des Wettbewerbs, ohne Verdingung, ohne Zahlung von Strassenabgaben an die Gemeinden und ohne eine der durch Gesetz von 1875 den städtischen Strassenbahnen auferlegten Lasten zu schaffen. Die durch diesen Verkehr von Lokomotiven innerhalb der Häuseranhäufungen vorgekommenen Unfälle seien zahlreich und würden vielleicht besser als die Verwahrungen der Gesellschaft dieser gefährlichen Ausdehnung der Dampfmaschine im Innern der Städte einen Zügel anlegen."

Genter Strassenbahnen.

Die Genter Strassenbahngesellschaft erzielte in dem am 31. Oktober 1890 beendeten Betriebsjahre eine Einnahme von 259 013 Frcs., von der nach Bestreitung der Betriebskosten in Höhe von 151 988 Frcs. ein Ueberschuss von 107 025 Frcs. verblieb, der sich durch Zurechnung verschiedener Erträge auf 120 390 Frcs. erhöhte. Nach Deckung der Lasten stand noch ein Reinertrag von 44 574 Frcs. gegen 44 648 Frcs. im Vorjahre zur Verfügung der Antheilhaber.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Nordostbahn.

In seiner Sitzung vom 26. März d. J. genehmigte der Verwaltungsrath dieser Bahn den Uebersichtsplan für die Linie Etzweilen-Schaffhausen in der Meinung, dass ein Durchschneiden der Ortschaft Feuerthalen, des Schaarenwaldes und der Staatsdomäne St. Katharinenthal vermieden werde. Die Station Diessenhofen kommt näher an die Stadt heran, bei Langwiesen ist eine Haltestelle vorgesehen. Für Erweiterung des Bahnhofes Romanshorn hat die Direktion ein Projekt ausgearbeitet; nach demselben werden die Bretterlager verlegt, der innere Bahnhof vom Rangirdienst entlastet und die Ein- und Ausfahrt der direkten Güterzüge ohne Berührung des Personenbahnhofs ermöglicht. Der Verwaltungsrath bewilligte die nöthigen Kredite (491 000 Frcs. auf Bau- und 14 000 Frcs. auf Betriebsrechnung). Ebenso soll der Güter- und Rangirbahnhof Winterthur erweitert werden, in der Absicht, dadurch die Hauptgeleise möglichst vom Manöverdienst zu entlasten. Zu diesem Zweck ertheilte der Verwaltungsrath einen Kredit von 669 000 Frcs., wovon 642 000 Frcs. das Baukonto und 27 000 Frcs. das Betriebskonto belasten werden. Das Budget der Betriebsrechnung für 1891 wird so festgestellt, dass es einen Reinertrag von 3 379 553 Francs aufweist gegenüber 3 150 574 Frcs.; somit dürfte das Jahr 1891 einen um rund 220 000 Frcs. grösseren Ertrag abwerfen als das Vorjahr.

Chiavenna-Landquart.

Die Trasse dieses Bahnprojektes führt von Chiavenna aus 10 132 m weit über Italienisches Gebiet, um in Castasegna an die Linie Maloja-Samaden-Davos-Landquart anzuschliessen. Die neue Linie Chiavenna-Landquart wird durchgehends nach einem einheitlichen System mit einer Spurweite von 1 m und einer Maximalsteigung von 45 ‰ erstellt. Die Kurven werden im Minimum einen Radius von 100 m erhalten. Man nimmt an, dass die Züge auf den Strecken mit 45 ‰ Steigung und bei einer Belastung von 75 t eine Fahrgeschwindigkeit von 15 bis 20 km in der Stunde einhalten werden. Die durchschnittliche Steigung von Chiavenna bis Maloja wird 37 ‰ betragen. Auf Italienischem Gebiet sind 3 Stationen vorgesehen: Prosto, Santa Croce und Villa di Chiavenna. Die Baukosten für das Theilstück Chiavenna-Castasegna sind auf 2 431 000 Frcs. veranschlagt, 243 000 Frcs. für das Kilometer, und diejenigen für die ganze Anlage Chiavenna-Landquart auf 43 Millionen Francs.

Ankauf der Centralbahn durch den Bund.

Nach dem Kaufvertrag, welchen das Direktorium der Centralbahn mit dem Bundesrathe abgeschlossen, darf die Centralbahn für 1890 für die Aktie nur 33 Frcs. Dividende entrichten. Der Ueberschuss von annähernd 400 000 Frcs. fällt in die Bundeskasse. Nach dem Vertrag bleibt die Direktion in Basel, bis der Bund noch weitere Bahnen besitzt. Man glaubt, es werde der Betrieb der Centralbahn bald mit demjenigen der Jura-Simplonbahn fusionirt werden.

Schweizerische Centralbahn.

Zwischen dem Bundesrath und dem Direktorium der Centralbahn ist folgender Vertrag vereinbart worden:

Die Centralbahn tritt alles bewegliche und unbewegliche Vermögen, ihren Antheil an der Bötzberglinie, der Aargauischen Südbahn, an Koblenz-Stein und an Wohlen-Bremgarten, sowie die vorhandenen Fonds dem Bund ab und erhält aus dem Aktivsaldo für 1890 im Maximum 3 300 000 Frcs. heraus (für die Aktie 33 Frcs.), während der Ueberschuss dem Bund zufällt. Der Bund übernimmt alle Rechte, Lasten und Verbindlichkeiten der Centralbahn-Gesellschaft, so dass die Gläubiger der Gesellschaft ihre Ansprüche selbständig gegenüber dem Bund zu verfolgen berechtigt sind. 2 Monate spätestens nach Inkrafttreten des Vertrages gibt der Bund der Bahngesellschaft für die Aktie von 500 Frcs. je einen 3 prozentigen verzinslichen Eidgenössischen Rententitel von je 1 000 Frcs. mit Zinsgenuss vom 1. August 1891 an; diese Titel entsprechen in allem den 1890 ausgegebenen Eidgenössischen Eisenbahntiteln. Das Direktorium vollzieht die Liquidation der Centralbahn-Gesellschaft auf Kosten des Bundes; die darauf bezüglichen Anzeigen und Publikationen hat der Bundesrath zu prüfen. Der Uebergang erfolgt, sobald die Ratifikation des Vertrages durch den Bund, den Verwaltungsrath und die Generalversammlung der Aktionäre der Centralbahn geschehen ist; bis das Gesellschaftsvermögen dem Bund ausgehändigt ist, führt die Gesellschaft das Unternehmen in eigenem Namen, aber im Fall der Genehmigung des Vertrages vom 1. Januar 1891 an auf Rechnung des Bundes, nach bestem Wissen und Gewissen fort wie bisher. Grössere Veränderungen und aussergewöhnliche Ausgaben erfordern die Zustimmung des Bundesrathes. Den Mitgliedern des Direktoriums ist anheimgestellt, unter den jetzigen Anstellungsbedingungen, die ihnen bis zum 1. Juli 1896 zugesichert werden, in die Bundesverwaltung überzutreten. Die übrigen Beamten und Angestellten der Centralbahn verpflichtet sich der Bund unter den jetzigen Anstellungsbedingungen und so weit möglich in gleicher Dienststellung in seine Dienste hinüberzunehmen. Bezüglich der Hilfskasse der Centralbahnbeamten verpflichtet sich der Bund, in die Verpflichtungen der Centralbahn-Gesellschaft einzutreten. Der Sitz der Centralbahn soll jedenfalls so lange in Basel bleiben, als nicht die weitere Verstaatlichung Schweizerischer Hauptbahnen eine Aenderung der Organisation nothwendig macht. Der Vertrag fällt dahin, wenn er nicht bis 1. November 1891 endgültig vom Bund und dem Verwaltungsrath der Bahn, sowie von der Generalversammlung der Aktionäre genehmigt ist.

Jura-Simplonbahn.

Der Bernische Grosse Rath beschloss ohne Opposition der Jura-Simplonbahn einen Beitrag von 1 Million Francs für die Durchbohrung des Simplons auszurichten. Dieser Beschluss unterliegt der Volksabstimmung.

Aus England.

Der Manchester-Schiffskanal.

Infolge eines Abkommens der London und Nordwestbahn mit den beiden andern Eisenbahngesellschaften, die den Verkehr zwischen dem grossen Seehafen Liverpool und der grossen Baumwollenstadt Manchester vermitteln, werden die Frachtsätze für diese Verkehrsverbindung auf einer für die Gewerbtreibenden von Manchester unerträglichen Höhe erhalten. Ausserdem widersetzen sich die Körperschaften von Liverpool jedem Versuch einer direkten Eisenbahnverbindung mit den Schiffsladeplätzen und es kommen dadurch zu den hohen Frachtsätzen noch die Kosten einer zweifachen Güterumladung und die Rollfuhrgebühren, so dass jede Tonne Frachtgut auf der Strecke Liverpool-Manchester mit 13 sh. Fracht- und Nebengebühren belastet wird. Um diese Uebelstände zu beseitigen, thaten sich die Gewerbtreibenden und Kaufleute von Manchester zusammen, um einen Seekanal zu bauen, der den Seeschiffen die Löschung ihrer Ladung in Manchester selbst gestatten und so den Geschäftsleuten von Manchester die Kosten einer zweiten Umladung, die Rollfuhrgebühren und etwaige Lagergelder in Liverpool, ausserdem aber 40—50 % der bisherigen Eisenbahnfrachtkosten ersparen soll. Nach jahrelangen Kämpfen gelang es, den Widerstand der betheiligten Eisenbahnen gegen die Konzession des Kanals zu besiegen und unter Leitung des Oberingenieurs E. Leader Williams wurde der Bau in Angriff genommen.

Der Kanal beginnt bei dem am linken Ufer des Merseyflusses, 9,5 km oberhalb Liverpool gelegenen Orte Eastham, wo sich die Ebbe noch fühlbar macht, und führt in einer Länge von 57 km über Warwington und Partington bis zum Mittelpunkt von Manchester. Die Tiefe soll anfangs 7,925 m betragen, jedoch Vorsorge getroffen werden, um den Kanal später auf 8,534 m vertiefen zu können; die Breite ist für die geraden Strecken in der Sohle auf 36,57 m, in Wasserspiegelhöhe auf 52,43 m und in Krümmungen noch grösser angenommen worden. Die Krümmungen sind selten und nur an zwei Stellen von ziemlich kleinem Halbmesser, so dass die Schifffahrt einige Schwierigkeiten haben dürfte. Der Höhenunterschied zwischen den Kanalendpunkten beträgt 18,44 m und wird durch 4 Schleusen überwunden, von denen zwei von 182,88 m Länge und 24,35 m Breite für überseeische Schiffe und zwei von 106,68 m Länge

und 15,24 m für Schiffe von geringerer Grösse bestimmt sind. Die Schleusenthore werden nicht aus Eisen, sondern aus einem äusserst zähen Holze (Green heart), das dem stark verunreinigten Kanalwasser erfahrungsmässig besser wie Eisen widersteht, hergestellt; die Bewegung der Schleusenthore erfolgt durch Wasserdruckkraft. Ein erstes Hafenbecken von 9,5 ha Flächenraum und mehr als 2 km Hafendamm wird am linken Kanalufer bei Warwington, ein ungeheurer, mit allen Bahnen der Gegend durch Zweigbahnen zu verbindender Kohlenhafen bei Partington und der mehr als 46 ha grosse und mit 8,5 km langen Ladungsdämmen auszustattende Endhafen vor und in Manchester angelegt werden. Der Gesammtaushub beläuft sich auf 35 Millionen Kubikmeter, von denen 7 Millionen aus Kreidefelsen bestehen und zur Herstellung des erforderlichen Mauerwerks benutzt werden. Der Kanal wird elektrisch beleuchtet, damit die Schiffe auch zur Nachtzeit verkehren können; die Fahrzeit im Kanal ist auf 10 Stunden berechnet. Das Wasser zur Speisung des Kanals liefern die Flüsse Mersey und Irwell. Für die den Kanal kreuzenden 5 Eisenbahnlinien werden in einer Höhe von 23 m feste Brücken mit grosser Spannweite gebaut, wodurch auch die Umlegung von 18 km Geleis erforderlich wird; die durchschnittenen 8 Landstrassen werden durch Drehbrücken übergeführt. Die beiden Theile des ebenfalls durchschnittenen Bridgewater-Kanals werden durch Thore verschlossen gehalten, die erforderlichenfalls geöffnet werden können.

Die Kosten waren auf 8 000 000 £ veranschlagt; dieser Betrag reicht aber nicht aus und die Unternehmer hatten sich anfangs dieses Jahres an die Manchester Korporation um Bewilligung einer neuen Anleihe von 1 700 000 £ gewandt. Nach dem Bericht des von dieser Körperschaft zur Prüfung der Sachlage eingesetzten Ausschusses wird aber das Mehrerforderniss 3 900 000 £ betragen und die Eröffnung nicht vor 1894 erfolgen können; gleichwohl wird man erwarten dürfen, dass die Körperschaft auch diese Summe aufbringen werde, da es ihr nicht sowohl auf eine hohe Verzinsung der angelegten Gelder als auf den mittelbaren Nutzen, den der Kanal bietet, ankommt. Man hat berechnet, dass, wenn sich nur der dreissigste Theil des Tonnenverkehrs von Liverpool dem Kanal zuwendet, dieser das (auf 8 000 000 £ veranschlagte) Anlagekapital mit 8 % verzinsen, den Stammantheilscheinen also einen Gewinn von 11 % abwerfen würde. Dass die Eisenbahnen gegen den Kanalverkehr nicht ankämpfen können, räumen deren Direktoren selbst ein; sie müssten denn die Tarife für Baumwolle von 7 sh. 2 d. auf 6 d., für Wolle von 9 sh. 2 d. auf 6 d., für Speck von 9 sh. 2 d. auf 9 d., für Weizen von 6 sh. 8 d. auf 7 d., für Orangen und Erdöl von 9 sh. 2 d. auf 4 d., für Talg von 7 sh. 11 d. auf 3 d., für Bauholz von 6 sh. 8 d. auf 2 sh. ermässigen und manche Waaren umsonst befördern.

Die Neuordnung des Eisenbahngüter-Tarifwesens.

Am 10. Februar d. J. hat das Haus der Gemeinen den Präsidenten des Handelsamtes, Sir Hicks-Beach ermächtigt, Gesetzentwürfe vorzulegen, durch welche die vom Handelsamt auf Grund des Eisenbahn- und Kanal-Verkehrsgesetzes von 1888 getroffenen vorläufigen Regelungen, also die Werthklasseneintheilung der Güter, die Höchsttarife und Nebengebührensätze für die London, Brighton und Südküstenbahn, die London, Chatham und Doverbahn, die Mittellandbahn, die Grosse Ostbahn, die Grosse Nordbahn, die Grosse Westbahn, die London und Nordwestbahn, die London und Südwestbahn und die Südostbahn bestätigt werden sollen.

Der Abgeordnete P. Stanhope drückte die Hoffnung aus, dass der Handelsminister dem Hause Gelegenheit gebe, über den in den vorzulegenden Gesetzentwürfen enthaltenen Grundsatz zu verhandeln, und dass er darauf halten möchte, dass der einzusetzende Ausschuss zahlreich genug sei, damit alle Gruppen der Kammer darin vertreten sein und diese Frage erschöpfend erörtert werden könnte. Sir Hicks-Beach wies in seiner Antwort darauf hin, dass vor der zweiten Lesung eine gewisse Zeit vergehe und er es sich zur Pflicht machen werde, inzwischen die Wünsche der Kammer über den Gegenstand kennen zu lernen; indessen sei es unmöglich, über die Einzelheiten der Werthklasseneintheilung der Güter in einer Gesammtsitzung des Hauses der Gemeinen zu verhandeln, diese Fragen könnten vielmehr nur durch einen zahlreichen, aus Mitgliedern beider Häuser zusammengesetzten Ausschuss gelöst werden.

Nachdem alsdann die Gesetzentwürfe vorgelegt worden waren, wurden sie, dem Wunsche des Ministers entsprechend, nach der ersten Lesung dem bezeichneten Sonderausschuss überwiesen. Infolge dessen haben die Präsidenten und Direktoren der oben genannten neun Haupt-Eisenbahngesellschaften in einer am 4. März d. J. auf dem Londoner Eustonbahnhof abgehaltenen Versammlung beschlossen, sämmtliche der Kammer vorliegenden Gesetzentwürfe, betreffend Genehmigung von Neu- und Ergänzungsbauten, zurückzuziehen; die von den Gesellschaften dadurch zu ersparenden Summen betragen für die London und Nordwestbahn 1 800 000 £, die Mittellandbahn 1 800 000 £, die Grosse Westbahn 10 000 £, die Südwestbahn 500 000 £ und die London, Chatham und Doverbahn 80 000 £. Man steht also gewissermaassen vor einem Ausstand der Eisenbahngesellschaften; jedenfalls eine eigenartige Erscheinung!

Aufhebung der II. Wagenklasse.

Die Manchester, Sheffield und Lincolnshire-Eisenbahngesellschaft hat vom 1. April d. J. ab die II. Wagenklasse für alle ihre Strecken, mit Ausnahme der Vorortzüge der Wigan-Zweigbahn, sowie der Chester- und Wrexhamlinien aufgehoben.

Aus Asien.

Kleinasien.

Am 3. März d. J. ist der zwischen der Türkischen Regierung und dem Generaldirektor der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft in Brüssel, G. Nagelmakers, am 29. Januar d. J. abgeschlossene Vertrag, betreffend die Konzession der Bahn Mudania-Brussa nebst Fortsetzung (vergl. Nr. 85 Jahrg. 1890 d. Ztg.), veröffentlicht worden. Die Hauptbestimmungen sind folgende:

Art. 1. Die Kaiserlich Ottomanische Regierung ertheilt dem G. Nagelmakers unter nachstehenden Bedingungen die Konzession 1. für die Instandsetzung und den Betrieb der Meterspurbahn Mudania-Brussa (als Pflicht), 2. für die ebenfalls mit Meterspur auszuführende Verlängerung der genannten Bahn bis Tchitli (als Recht). Innerhalb eines Jahres vom Tage des Kaiserlichen Firman ab hat der Unternehmer zu erklären, ob er das ihm bezüglich der Verlängerung ertheilte Recht ausüben will und zwei Jahre nach der schriftlich abgegebenen bejahenden Erklärung müssen die Arbeiten vollendet sein. Die Baufluchtlinie der zwischen Mudania und Brussa bestehenden Bahn muss den Bedürfnissen entsprechend abgeändert und jedenfalls verkürzt werden. Sowohl diese Bahn als auch zutreffendenfalls die Verlängerung nach Tchitli sind gemäss der von der Kaiserlichen Regierung genehmigten Baufluchtlinie herzustellen.

Art. 2. Die Konzessionsdauer beträgt 99 Jahre vom Tage des Kaiserlichen Firman ab.

Art. 3. Der Konzessionsinhaber muss innerhalb 6 Monat nach Uebergabe der Konzession und Austausch des gegenwärtigen Vertrages die auf Grund eingehender Vorarbeiten und in Uebereinstimmung mit dem Bedingnissheft der Linie Mudania-Brussa aufgestellten vollständigen Pläne und Anschläge dem Minister für Handel und öffentliche Arbeiten vorlegen. Die Prüfung und Genehmigung bezw. Abänderung soll, wenn möglich, innerhalb 3 Monat nach erfolgter Vorlage bewirkt sein.

Um das Zustandekommen der Eisenbahn Samsun-Siwas zu ermöglichen, haben sich die Einwohner des Vilajets Siwas in einer Adresse an die Kaiserliche Kanzlei erboten, bezüglich dieser Bahn die Erdarbeiten auf der von der Stadt Siwas bis zur Grenze des gleichnamigen Vilajets reichenden Strecke unentgeltlich auszuführen.

Ostindien.

Das im Jahre 1890 erlassene neue Indische Eisenbahngesetz bestimmt u. a. über die Zugzusammensetzung, dass künftig alle Personenzüge einen Wagen III. Klasse führen müssen, der mit Waschvorrichtungen und Aborten versehen und zum ausschliesslichen Gebrauch der eingeborenen Frauen bestimmt ist.

Ueber eine eigenartige Veranlassung zu Zugverspätungen und selbst Verkehrsunterbrechungen berichtet der „Indian Engineer". In der Umgegend von Rawalpindi haben sich neuerdings dichte Schwärme von Heuschrecken in solchen Massen auf die Schienen geworfen, dass die Maschinen weder in der Steigung noch im Gefälle die ungetheilte Last ziehen konnten. Man musste auf der Strecke den Zug theilen und eine Hälfte nach der anderen mit mehreren Stunden Verspätung nach der Station bringen; mehrere Tage hintereinander waren diese Zugtheilungen nothwendig. Um dem Uebelstande abzuhelfen, hat die Verwaltung Hilfsmaschinen nach den Stationen beordert, damit sich die gewöhnlichen Züge auf diese Weise durch die belagerten Strecken Bahn brechen können.

China.

In Hong-Kong, wo sich schon am 15. Juni 1885 eine Englische Gesellschaft für die erste in China geplante, aber unausgeführt gebliebene Linie von Canton nach Fatschan gebildet hatte, ist neuerdings eine Anzahl von Chinesischen Grosskaufleuten zusammengetreten, um eine 380 Lis oder etwa 127 Englische Meilen lange Bahn von Canton nach der der Insel Hong-Kong gegenüberliegenden, aber ebenfalls im Englischen Besitz befindlichen Halbinsel Kaulung zu bauen. Die Linie soll von dem seitens des Vizekönigs Tschangtschetong

an dem „Tientsen-Mafu“ genannten Südostwinkel der Stadt Kanton erbauten Landungsplatz ausgehen, dem linken Ufer des Perlenflusses folgen, den grossen Marktplatz Yuyung berühren, hinter der Feste des Ochsenberges (Nieontschanpaojai) die Dörfer Hankang und Sintang durcheilen, in Tatoutsun einen Flussarm überschreiten und dann dem Flecken Tschlelong, einem sehr volkreichen Gewerbe- und Handelsplatz, zueilen, um nach Berührung noch mehrerer ziemlich bedeutender Dörfer in Samtschucipu, einem noch auf Chinesischen Gebiete, aber hart an der Grenze gelegenen Dorfe ihren Endpunkt zu finden. Es bleiben den Engländern nur etwa 1½ Meilen Bahn zu bauen, um Samtschucipu mit Yomati oder Tsimtsatsui, der auf der Halbinsel Kaulung gelegenen Rhede von Hong-Kong, die ständigen Dampfbootverkehr mit der auf der Insel gelegenen Kolonialhauptstadt Viktoria hat, in Verbindung zu setzen. Die Unternehmung, soweit sie wenigstens Chinesisches Gebiet berührt, ist eine durchaus Chinesische, und den Ausländern soll nicht einmal die Erwerbung von Antheilscheinen der Gesellschaft gestattet sein

Nach einem Bericht des Französischen Konsuls in Kanton vom 23. Dezember 1890 hat der mit der Prüfung des Entwurfs betraute Ausschuss ein günstiges Gutachten abgegeben und der Vizekönig dieses Gutachten befürwortend der Regierung in Peking unterbreitet.

Zukunftsschwärmer sehen in diesem Unternehmen schon jetzt den Vorläufer einer grossen südnördlichen Bahn, die Kanton mit Peking über Hankou verbinden wird.

Gerichtliches.

Beschlagnahme des Gepäcks eines Extrazuges in Frankreich.

Vor der I. Kammer des Civiltribunals der Seine kam kürzlich ein interessanter Prozess zur Verhandlung, dessen Hauptmomente wir in nachstehendem nach dem „Journal des Débats“ frei wiedergeben.

Ein Indischer Nabob — Se. Hoheit Syagi-Rao, Maharadschah Gaikow von Baroda — hatte einige Zeit vergnüglich in Paris zugebracht. Der Eigenthümer seiner Miethswohnung auf dem Boulevard Haussmann forderte von ihm 20000 Frcs. für Reparaturen. Der Maharadschah weigerte die Zahlung und dampfte eines Tages unter Mitnahme seiner ganzen Habe mittels Extrazuges gen Konstantinopel. Der Miethsherr erwirkte für seine Forderung eine Beschlagsverfügung auf das Reisegepäck seines Schuldners, und diese wurde der Direktion der Ostbahn in Paris zugestellt, bevor der Extrazug mit dem beschlagnahmten Gepäck die Französisch-Deutsche Grenze erreicht hatte. Die Direktion aber liess den Zug die Grenze überschreiten, ohne die Beschlagnahme auszuführen, obschon dazu genügende Zeit vorhanden gewesen wäre. Sie wurde deshalb auf die Bezahlung von 20000 Frcs. „als Ersatz des dem Gläubiger durch ihre Unthätigkeit verursachten Schadens“ verklagt.

Die Beklagte machte zur Rechtfertigung ihres Verhaltens geltend, die der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes schuldige Rücksicht habe nicht gestattet, den Extrazug in seinem Laufe aufzuhalten. Dazu würde es einer Abänderung des Fahrplanes für 22 Züge bedurft haben, und etwaige telegraphische Anordnungen hätten unmöglich so genau gegeben werden können, dass dadurch jede Verwickelung und jede Gefahr sicher vermieden worden wäre. Zudem habe es sich um das Eigenthum eines ausländischen Fürsten gehandelt, welcher der Französischen Gerichtsbarkeit gar nicht unterstehe. Endlich habe die Verwaltung sich nicht als dritte Inhaberin des Gepäckes betrachten können, welches vielmehr in der Inhabung des Reisenden verblieben sei.

Entgegen den Anträgen des nach Vorschrift des Französischen Gerichtsverfahrens gehörten Staatsanwalts als Vertreters des öffentlichen Interesses, wurde die Klage einfach abgewiesen:

„In Erwägung — heisst es in den Gründen zum Urtheil — dass die mit den Einzelheiten des Falles nur mangelhaft bekannte Verwaltung Bedenken tragen musste, das Gepäck einer Persönlichkeit zurückzuhalten, welche anscheinend die fremden Souveränen zukommende Immunität genoss;

In Erwägung, dass die Frage der Unzulässigkeit des Gerichtszugriffes auf Reisegepäck, zumal in einem Extrazuge — eine Frage, welche der Verwaltung anscheinend zum ersten Male vorlag — und die Ungewissheit bezüglich der Eigenschaft der Verwaltung als einer dritten Inhaberin dieses Reisegepäcks den Verwaltungsrath bei seiner unverweilt zu treffenden Entschliessung ernstlich in Verwirrung zu setzen geeignet war.“

Soweit der Französische Bericht. Uns will es scheinen, als ob angesichts der gerichtlichen Beschlagsverfügung der Verwaltungsrath sich jedes Kopfzerbrechen über etwaige Exterritorialität des Reisenden und über die Eigenschaft der Eisenbahn als „tiers détenteur“ seines Gepäcks füglich hätte sparen können und sollen. War die Zurückhaltung des Gepäcks ohne Gefährdung des Eisenbahnbetriebes möglich, — und das Gegentheil ist vom Gericht nicht angenommen — so musste der darauf lautende richterliche Befehl einfach befolgt werden. Dieser Ansicht scheint auch die Staatsanwaltschaft gewesen zu sein.

Personalnachrichten.

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franzbahn.

Nach Bekanntmachung des Grossherzoglich Mecklenburgischen Ministeriums des Innern sind die mit der Führung der Geschäfte der General-Eisenbahndirektion kommissarisch beauftragt gewesenen bisherigen Direktoren der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahngesellschaft mit dem 1. d. Mts. von dieser Verwaltung zurückgetreten und werden die Geschäfte der genannten General-Eisenbahndirektion fortan durch die zu Mitgliedern dieser Direktion ernannten Beamten, nämlich

den Geh. Ministerialrath Ehlers als Generaldirektor,
den Geh. Baurath Piernay (bisher Königlich Preussischer Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor in Berlin) als Dirigenten der technischen Abtheilung,
den Regierungsrath Holldorff als drittes Mitglied und
den Regierungsassessor Engell als ständigen Hilfsarbeiter

geführt werden. Die Ernennung eines vierten Mitgliedes der Direktion ist vorbehalten.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. tritt an Stelle des Badisch-Bayerischen Gütertarifs vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe bringt neben Ermässigungen auch theilweise geringe Frachterhöhungen und kann vom 25. Mai l. J. an beim Materialdepot der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen sowie im Tarifbüreau der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen um den Preis von 1 ℳ bezogen werden.

München, den 13. April 1891. (766)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kursk-Kiewer und Libau-Romnyer Getreide- usw. Tarif, Theil I. Im Verkehre von den Stationen Kiew-Fluss der Kursk-Kiewer Eisenbahn und Krementschug der Charkow-Nikolajewer Eisenbahn nach Königsberg i. Pr. und Königsberg i. Pr. (Kaibahnhof) kommen die während der Zeit der vorjährigen offenen Schifffahrt auf dem Dnjepr gültig gewesenen ermässigten Frachtsätze für Getreide usw. und zwar:

von Kiew-Fluss
= 114,57 R. Fracht
+ 6,05 „ Nebengebühren
= 120,62 „ für 10000 kg (610 Pud);

von Krementschug
= 126,57 R. Fracht
+ 6,05 „ Nebengebühren
= 132,62 „ für 10000 kg (610 Pud)

mit sofortiger Gültigkeit wieder zur Einführung und gelten bis zum 15./27. November alten/neuen Stils 1891.

Bromberg, den 13. April 1891. (767)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für die Beförderung von Bier in Ladungen zu 5 t und 10 t treten mit Wirksamkeit vom 1. Mai l. J. nachstehende Ermässigungen der Frachtsätze der Klassen A 1 u. B. im Nachtrage I zum Niederländisch-Bayerischen Gütertarife vom 1. Juni 1883 ein.

Im Verkehre mit	Ermässigung pro 100 kg in Mark Klasse A 1	B
Ansbach	0,31	0,22
Augsburg	0,36	0,19
Bamberg	0,31	0,24
Erlangen	0,38	0,30
Freising	0,59	0,39
Fürth	0,36	0,28
Kitzingen	0,22	0,17
Kulmbach	0,42	0,34
München Centralbhf.	0,49	0,32
„ Ostbhf.	0,51	0,33
„ Südbhf.	0,50	0,33
Nürnberg Centralbhf.	0,37	0,30
Würzburg	0,21	0,13

München, den 12. April 1891. (768)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von Getreide, Getreideabfällen, Hülsenfrüchten, Kleie, Malz und Oel-

saaten zwischen Basel Badischer Bahnhof transit einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits ist mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. ein neuer Ausnahmetarif erschienen, durch welchen der entsprechende Tarif vom 1. Juni 1890 aufgehoben und ersetzt wird.

Der Tarif kann von den Güterverwaltungen Basel B. B. und Mannheim, sowie von dem diesseitigen Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, 14. April 1891. (769)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Verkehre zwischen den diesseitigen Stationen Basel Bad. Bahnhof und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen (einschliesslich der Dampfbootstationen des Zürichsees) andererseits wird, soweit für denselben die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der Schweizerischen Bahnen vom 1. September 1888 maassgebend sind, der Artikel „Abfallwasser von Cellulosefabriken" vom 1. Mai l. J. ab zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III befördert.

Karlsruhe, den 13. April 1891. (770)
Generaldirektion.

Die Badische Station Peterzell-Königsfeld wird mit den für Villingen bestehenden Petroleum-Frachtsätzen zum 20. d. Mts. in den Westdeutschen Seehafen - Ausnahmetarif aufgenommen.

Hannover, den 14. April 1891. (771)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Süddeutschen Eisenbahnverbande (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) wird mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. der II. Nachtrag zum Gütertarif Theil III Heft Nr. 1 (Verkehr mit Oesterreich) vom 1. Oktober 1889 ausgegeben, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Frachtsätze, des Kilometerzeigers und der Einlagerungstabelle enthält.

München, den 11. April 1891. (772)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch - Niederländischer Verbands-Gütertarif Heft V. Verkehr mit Sachsen. Vom 20. d. Mts. ab finden die für Franzensbad bestehenden Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen auf die Station Voitersreuth insoweit Anwendung, als sie niedriger wie die für letztere Station vorgesehenen Frachtsätze sind.

Hierbei sind für den Verkehr Voitersreuth-Dordrecht, Middelburg, Rotterdam und Vlissingen die Frachtsätze Franzensbad - Dordrecht Hafen, Middelburg Hafen, Rotterdam Hafen und Vlissingen Hafen in Vergleich zu ziehen. Soweit die von Franzensbad-Middelburg Hafen auf Voitersreuth-Middelburg zu übertragenden Frachtsätze billiger sind, als die Frachtsätze Voitersreuth-Bergen op Zoom, Breda, Goes, Kapelle-Biezelinge, Kruiningen, Roosendaal, Tilburg und Vlake, sind die ersteren für die genannten Stationen bei der Frachtberechnung maassgebend.

Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Elberfeld, den 14/4. 91. (773)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nassau- und Frankfurt - Bayerischer Verkehr. Vom 15. April cr. an ermässigen sich die Anstoss-Frachtsätze für den Verkehr mit der Bayerischen Lokalbahnstation Zirndorf.

Auskunft ertheilen die Verbandstationen.

Frankfurt a/M., den 9. April 1891. (774)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahn - Verband. Einführung des I. Nachtrages zum Ausnahmetarife für Holz- und Rindentransporte, Theil IV, 1. Heft. Zum Ausnahmetarife Theil IV, 1. Heft des oben genannten Verbandes, gültig vom 1. März 1890, tritt am 1. Mai 1881 der I. Nachtrag in Wirksamkeit, welcher enthält:

I. Aufnahme der Station Salzburg als Reexpeditionsstelle;
II. Berichtigungen.
III. Abänderung von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen gratis zu beziehen.

Wien, am 10. April 1891. (775)
Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreich. Staatsbahnen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn. Einführung eines neuen Personentarifes. Mit 1. Mai 1891 wird auf den Linien der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn ein neuer Tarif und neue Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden eingeführt. Hierdurch werden die allgemeinen Tarife für den Personen-, Gepäck- und Hundetransport auf der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn vom 1. September 1885 aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes können um den Preis von 40 kr. Oe. Whrg. per Stück von der kommerziellen Direktion der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Wien bezogen werden.

Wien, am 15. April 1891. (776)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
als betriebführende Verwaltung.

Mit dem 1. Juni d. J. werden die für alle Züge gültigen Fahrkarten für den Verkehr zwischen:

a) Frankfurt a/M. einerseits und Beckingen, Brebach, Burbach, Conz, Louisenthal und Völklingen andererseits,
b) Kastel einerseits und Beckingen, Brebach, Burbach, Louisenthal, Taben und Völklingen andererseits,
c) Wiesbaden und Ems einerseits und Conz andererseits

wegen mangelnden Anschlusses aufgehoben.

Ferner werden von demselben Tage ab auch die bisherigen, für alle Züge gültigen Fahrkarten zwischen:

a) Frankfurt a/M. einerseits und Beurig-Saarburg, Merzig, Mettlach und Saarlouis andererseits,
b) Kastel einerseits und Beurig-Saarburg, Merzig und Saarlouis andererseits,
c) Berlin Stadtbahn einerseits und Saarbrücken und Saarlouis andererseits,
d) Charlottenburg einerseits und Saarbrücken andererseits,
e) Ems und Wiesbaden einerseits und Saarlouis andererseits

gleichfalls aufgehoben, jedoch durch solche im Preise etwas höhere durchweg für Schnellzüge gültige Fahrkarten ersetzt. (777)

Frankfurt a/M., den 13. April 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Generalversammlungen.

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Einladung zur 45., als ordentlichen 38. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am 16. Mai 1891, Vormittags 10 Uhr im Administrationsgebäude zu Prag, Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1890.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1890.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinns.
4. Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Ausgabe weiterer Prioritätsobligationen, eventuell in Verbindung mit einer Konvertirung der bereits emittirten Prioritätsobligationen.
5. Wahl in den Verwaltungsrath.
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1891.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme auf Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens fünf Stück Aktien Litt. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Prag,
„ „ K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt in Wien,
„ „ allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ „ Diskontogesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
„ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 8. Mai 1891 zu hinterlegen.

Prag, am 15. April 1891. (778)
Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 31. Zeitung des Vereins 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 23. April 1891.

Inhalt:

Verdeutschung im Eisenbahnwesen.

Die in den letzten zwei Jahrzehnten wieder lebhaft hervorgetretenen Bestrebungen, unsere Sprache von überflüssigen und entstellenden Fremdwörtern zu befreien, haben wohl ihren bedeutsamsten und wirkungsvollsten Ausdruck gefunden in dem schon im Jahre 1886 gefassten Beschluss des „Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", die Frage der Verdeutschung der in den Vereins-Satzungen und den übrigen Drucksachen des Vereins enthaltenen Fremdwörter einer Prüfung zu unterziehen und das Ergebniss derselben in bestimmten und begründeten Anträgen zusammenzufassen, über welche alsdann die Hauptversammlung entscheiden solle.

Denn während im Uebrigen Vereine, Körperschaften, Behörden, Regierungen diese Bestrebungen fördern und unterstützen, meist aber nur in der Lage sind, auf einen eng beschränkten Kreis einzuwirken, ist der freie Entschluss des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen maassgebend für nahezu sämmtliche Eisenbahnverwaltungen Mitteleuropas, deren Geschäfts- bezw. Verwaltungssprache die Deutsche ist.

Ausgeführt wurde der obengenannte Beschluss durch die Hauptversammlung des Jahres 1888 zu Amsterdam, in welcher die durch einen Ausschuss, an dessen Spitze die Oesterreichische Nordwestbahn stand, vorgeschlagenen Grundsätze der Verdeutschung wie auch die für 20 Vereins-Drucksachen bereits durchgeführte Verdeutschung allseitig angenommen wurden.

Die leitenden Grundsätze waren:

Es sollen nur solche Ausdrücke verdeutscht werden, welche durch einen vollkommen sinngemässen Deutschen Ausdruck ersetzt werden können; dagegen sind ausgeschlossen von der Verdeutschung diejenigen Fremdwörter, welche durch die übereinstimmende Anwendung in den Europäischen Hauptsprachen gewissermaassen international geworden sind oder welche auch in der einschlägigen Gesetzgebung gebraucht werden und erst in dieser geändert werden müssen, ehe der Verein an die Verdeutschung herantreten kann. Daher musste z. B. das Vereins-Betriebsreglement ausgeschlossen bleiben; ebenso amtliche Bezeichnungen von Behörden, Dienststellen und dergl.

In den dem Beschluss beigefügten Anlagen sind die beibehaltenen Fremdwörter, die vollständig beseitigten und die durch Deutsche Worte ersetzten Fremdwörter aufgeführt. Von den ersteren nennen wir u. a. nur Adresse, Buffer, Kilometer, Laterne, Klasse, Lokomotive, Taxe, Telegramm, also Worte, gegen deren Beibehaltung kein Mensch etwas einwenden wird. Die durch Deutsche Worte ersetzten Fremdwörter beziffern sich auf mehrere hundert und es kann das betreffende Verzeichniss beinahe als ein Verdeutschungs-Wörterbuch für das Eisenbahnwesen bezeichnet werden. Wir nennen vergleichsweise nur wenige, welche besondere Beziehung zum Eisenbahnwesen ha-

ben: Fahrschein für Billetkupon, durchgehende Bremse für kontinuirliche Bremse, Ausgabestelle für Debitstation, bestehende Fahrkarten für direkte Billete, Abfertigung für Expedition, Sonderzüge für Extrazüge, Durchtränken für Imprägniren, Fähranstalt für Trajekt, Durchgangsverkehr für Transitverkehr, Luftsaugbremse für Vakuumbremse, über für via usw. usw.

Während so der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in planmässiger Arbeit eine Verdeutschung seiner Drucksachen veranlasste, war der Eisenbahn-Verkehrsverband, welchem die meisten Bahnen des Deutschen Reiches angehören, von der Zeit seiner Gründung an bestrebt, die Reinheit der Sprache von Fremdwörtern zu wahren, wovon seine Satzungen, Drucksachen, Kundmachungen Zeugniss ablegen. Dabei fiel ihm aber auf Anregung des Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten die Aufgabe zu, übereinstimmende Deutsche Bezeichnungen der für den Verkehr vorzugsweise bestimmten Diensträume und Einrichtungen festzusetzen. Die Aufgabe wurde auf der Hauptversammlung in Stuttgart im Jahre 1889 erledigt. Wir betreten jetzt den Bahnhof durch eine Vorhalle, sehen die Fahrkartenausgabe, die Gepäckannahme, begeben uns durch einen Haupt- oder Nebengang in die Wartesäle zur Bahnhofswirthschaft und an den Schenktisch, suchen den Waschraum und das Handgepäck und fahren schliesslich auf dem Bahnsteig ab.

Die vollständige Durchführung der vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und vom Verkehrsverbande angestrebten Verdeutschung im Eisenbahnwesen ist bis jetzt allerdings noch nicht gelungen; so machte kürzlich eine grosse Rheinische Zeitung darauf aufmerksam, dass es sowohl auf dem Fahrplan wie im „Rundreisebillet-Verzeichniss“ einer Süddeutschen Eisenbahn noch von kombinirten Billets, Retour-, Saison- und Abonnementsbillets wimmelt. Wir glauben, dass es sich hier nur um ein Ueber- bezw. Versehen handelt, waren aber sehr überrascht, kürzlich in den Wagen einzelner Verwaltungen neue Anschläge zu finden, welche die Reisenden auffordern, gefundene Gegenstände an den Schaffner (Kondukteur) oder Zugführer (Oberkondukteur) abzuliefern. Die eingeklammerten Fremdworte waren bei den meisten Deutschen Bahnen nie gebräuchlich, sind hier vollständig überflüssig und widersprechen den Vereinsbeschlüssen. Wo man eine Mittheilung der Bekanntmachungen an Ausländer für nöthig hält, da mag man sie, wie es ja mehrfach geschieht, auch in fremder Sprache geben. Wenn man aber, was nur nebenbei bemerkt sein mag, jetzt noch in der Hauptstadt vom Elsass am „Buffet de la gare de Strassbourg“ speist, so scheint uns dies das Zeichen eines etwas zu weit getriebenen Deutschen Langmuthes. Abgesehen von dieser unseren Gegenstand nicht berührenden Frage glauben wir die Ueberzeugung aussprechen zu dürfen, dass die allseitig getheilten und ohne Widerspruch verfolgten Bestrebungen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen, die Deutsche Sprache auch im Eisenbahnwesen von überflüssigen Fremdwörtern zu reinigen, bald von einem vollen Erfolg gekrönt sein werden.

Zum Schluss mag noch daran erinnert sein, dass wir auch eines der besten Mittel zur Unterstützung unseres Strebens einem Eisenbahnfachmann verdanken: es ist das Verdeutschungs-Wörterbuch von Otto Sarrazin.

Verbundlokomotiven.

Der in Nr. 13 dieser Zeitung vom 14. Februar d. J. enthaltene Aufsatz „Vom Stammbaum der Doppellokomotive“ führt unter anderen Doppellokomotiven auch zwei von der Sächsischen Maschinenfabrik in Chemnitz, vormals Richard Hartmann, für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erbaute vierachsige Verbundlokomotiven an, die nach dem System „Meyer-Mallet“ erbaut sein sollen.

Um Irrthum zu vermeiden, ist diese Mittheilung dahin zu berichtigen, dass diese beiden Lokomotiven nicht nach dem Mallet'schen System, sondern nach dem System Meyer von der Sächsischen Maschinenfabrik auf Grund der von der Verwaltung gegebenen Unterlagen als Verbundlokomotiven derart gebaut sind, dass von den beiden um Mittelzapfen drehbaren und durch eine querliegende Lenkstange verbundenen Drehgestellen das hintere die Hochdruckcylinder und das vordere die Niederdruckcylinder trägt. Die Anfahrvorrichtung ist die bereits mit Vortheil in grossem Umfange von den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und verschiedenen anderen Bahnen angewendete, dem Maschineningenieur Robert Lindner in Chemnitz patentirte und besteht in der Anwendung einer Hilfsdampfleitung, die bei den vorliegenden Lokomotiven vom Regulator abgezweigt und nach dem Verbinder geführt ist, der durch die von den Hochdruckcylindern nach den Niederdruckcylindern führende Dampfleitung gebildet ist. Dieser Hilfsdampfleitung wird bei den vorliegenden Lokomotiven vom Kessel frischer Dampf zugeführt, sobald der Regulator bis etwa zur Hälfte und mehr geöffnet ist.

In die Hilfsdampfleitung ist ein zwangläufig von der Steuerung bewegter Hahn mit Kreuzschlitzen eingeschaltet, durch welchen bei voll nach vorwärts oder rückwärts ausgelegter Steuerung dem Hilfsdampf der Durchgang eröffnet, bei allen anderen Stellungen der Steuerung aber verschlossen wird.

Da das Anfahren stets mit voll ausgelegter Steuerung erfolgt, so ist dabei die Leitung für den Hilfsdampf durch den Hahn niemals abgeschlossen und es kann, wenn der Regulator über die Hälfte eröffnet wird, der Hilfsdampf in den Verbinder und damit zu den Niederdruckcylindern gelangen. Wird beim Rangiren und bei der Ausführung kleiner Bewegungen der Regulator nicht bis zur Hälfte geöffnet, so tritt überhaupt kein Hilfsdampf in die Leitung und es erfolgt das Anfahren nur mit den Hochdruckcylindern.

Es gestattet die Lindner'sche Einrichtung anstandslos die andauernde Anwendung vollen Gegendampfes, ferner auch die Verstärkung der durch die Cylinderverhältnisse gegebenen Leistung im vorkommenden aussergewöhnlichen Falle, indem beim Fahren mit voll oder nahezu voll ausgelegter Steuerung den Niederdruckcylindern Hilfsdampf zur Verstärkung der Leistung zuströmt, sobald der Regulator bis über die Hälfte eröffnet wird. In der Regel wird nur mit einer Füllung bis 0,7 gefahren, bis zu welcher Füllung der Hilfsdampf durch den Anfahrhahn abgeschlossen ist und daher eine Abgabe von Hilfsdampf auch bei beliebiger Oeffnung des Regulators nicht erfolgt.

Die Lokomotiven haben nachstehende Verhältnisse:

Durchmesser der Hochdruckcylinder $d =$	300	mm,
„ „ Niederdruckcylinder $d_1 =$	460	„
Kolbenhub . . . . $l =$	533	„
Durchmesser der Räder im Laufkreis $D =$	1 100	„
Dampfdruck . . . . $p =$	12	kg pro qcm,
Heizfläche der Feuerbüchse	5,5	qm,
Gesammtheizfläche	86,4	„
Rostfläche	1,37	„
Zugkraft $= 2 \cdot \frac{0,005\, d^2 \cdot l \cdot p}{D} =$ . . .	5 233	kg,
Heizfläche pro Tonne Zugkraft	16,5	qm,
Wasser in den Cisternen	4,5	cbm,
Kohlenvorrath	1,9	t,
grösstes Dienstgewicht	51	„
mittleres „	47,8	„
$\frac{\text{mittleres Dienstgewicht}}{\text{Zugkraft}} =$	9,1	„

Die Steuerung ist nach Heusinger v. Waldegg ausgeführt.

Die Füllung der 4 Cylinder ist für den gegebenen Expansionsgrad sowohl beim Vorwärts- als beim Rückwärtsgang

dieselbe; die gleiche Leistung der Hochdruck- und Niederdruckcylinder für mittlere Füllungen wird durch das gewählte Querschnittsverhältniss der Cylinder von 1 : 2,35 erreicht.

Die Lokomotiven ziehen in allen Lagen und Verhältnissen sofort und kräftig an und befördern nach angestellten Beobachtungen auf 5,5 km langer ununterbrochener Steigung von 1:40 mit langen 200 m Kurven bei 0,7 Füllung einen angehängten Güterzug von 160 t mit 12 km und bei voller Füllung einen angehängten Güterzug von 150 t mit 15 km Geschwindigkeit, wobei das erforderliche Wasser in genügender Menge nachgespeist werden kann.

Es ergibt dies unter Berücksichtigung des mittleren Maschinengewichts eine Leistung von 277 bezw. 330 Pferdekräften und eine erhebliche Verstärkung der Leistung durch den bei vollausgelegter Steuerung durch die Lindner'sche Anfahrvorrichtung den Niederdruckcylindern zugeführten Hilfsdampf. Der Kessel leistet hierbei für 1 qm Heizfläche 3,2 bezw. 3,8 Pferdekraft.

Bei diesen hohen Belastungen kommt trotz des grossen Verhältnisses des Dienstgewichts zur Zugkraft vereinzelt ein kurzes Gleiten der Räder des Niederdruckgestelles vor, das aber sofort von selbst wieder aufhört, weil beim Gleiten die Dampfentnahme der Niederdruckkolben die Dampfabgabe der Hochdruckkolben wesentlich übersteigt und der Antriebsdruck der Niederdruckkolben rasch abnimmt. Ebenso würde, wenn ein Gleiten der Räder des Hochdruckgestelles eintreten sollte, dies sofort von selbst wieder aufhören, weil dann mehr Dampf von den Hochdruckkolben abgegeben wird, als von den Niederdruckkolben abgenommen werden kann und hierdurch eine rasche Steigerung des vom Verbinder auf den Hochdruckkolben wirkenden Gegendrucks und sonach eine rasche Abminderung der Leistung der Hochdruckcylinder eintritt.

Dieser Leistungsausgleich der Kolbenpaare an der Grenze der Leistungsfähigkeit erscheint als ein nicht zu unterschätzender Vortheil, weil ein irgendwie anhaltendes Gleiten der Räder von nur einem Gestell vermieden, ein Sandstreuen überhaupt erst erforderlich wird, wenn bei gleicher Leistung der Cylinderpaare die Adhäsion nicht ausreicht.

Der Sächsischen Maschinenfabrik sind anderweit 7 Lokomotiven dieser Konstruktion mit 750 mm Spurweite und 6,25 t Achsbelastung übertragen.

Die Lindner'sche Anfahrvorrichtung ist bei 59 der bei den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen im Betriebe befindlichen 67 Verbundlokomotiven zur Ausführung gekommen und für die erwähnten 7 Schmalspur - Meyerlokomotiven, 3 umzubauende Tenderlokomotiven und 25 im Abschluss begriffene Verbundlokomotiven vorgeschrieben.

Von diesen 102 Verbundlokomotiven sind:

55 normalspurige schwere Güterzuglokomotiven,
14 schwere Eilzuglokomotiven,
18 normalspurige schwere Personenzuglokomotiven,
4 „ Omnibus-Tenderlokomotiven,
2 „ Sekundärbahn-Tenderlokomotiven,
2 „ Meyer-Lokomotiven,
7 schmalspurige „

95 der Lokomotiven sind bezw. werden als Verbundlokomotiven erbaut, die übrigen durch Umbau gewonnen. Letzterer hat sich namentlich bei Lokomotiven mit unzureichender Kesselgrösse als vortheilhaft erwiesen und sich durchaus mit rund 5—7 % des Neuwerthes der Lokomotive bewirken lassen.

Die im Betriebe befindlichen Lokomotiven ergeben bei zumeist höheren Leistungen als die älteren Lokomotiven durchaus eine Kohlenersparniss von 15—20 % pro Leistungseinheit (gefahrenen Achskilometer) und haben keinerlei Erschwernisse im Dienste oder eine bemerkbare Erhöhung der Unterhaltungskosten ergeben. Sie werden theils mit Braunkohle, theils mit Steinkohle geheizt und zeigen weder Funkenflug noch Wasserauswurf. Besondere Schutzvorrichtungen gegen Funkenflug besitzen und bedürfen sie nicht. Die Ableitung des wenigen während der Fahrt in den Niederdruckcylindern sich bildenden Kondensationswassers erfolgt durch die von Haus aus undicht hergestellten Abstosshähne.

Ausser den 94 Lokomotiven der Königl. Sächsischen Staatsbahnen erhielten oder erhalten bis jetzt 93 Lokomotiven Deutscher und ausländischer Eisenbahnen die Lindner'sche Anfahrvorrichtung, die sich durch grosse Einfachheit, Vermeiden jedes Einbaues in die Dampfwege und irgend welcher von Hand oder automatisch bewegter Ventile oder sonstiger Theile sowie durch die angeführten Betriebserleichterungen auszeichnet und die bei geschickter Benutzung vorhandener Theile nur den zwangsläufig mit der Steuerung verbundenen in die Hilfsdampfleitung eingeschalteten Anfahrhahn besitzt und für jede Steuerung ohne weiteres anwendbar ist.

Die in ihrer ursprünglichen Form im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" vom Jahre 1888 S. 299 beschriebene Anfahrvorrichtung ist auf Grund der Erfahrung mehrfach verbessert worden und erfüllt alle überhaupt zu stellenden Ansprüche. Die damit ausgerüsteten Lokomotiven rangiren leicht und sicher und ziehen aus jeder Kurbellage den ihrer Zugkraft entsprechenden Zug zuverlässig an. Sie sind fast durchaus mit einer einfachen direkten Heizung der Niederdruckcylinder durch frischen Kesseldampf, der durch ganz feine, niemals geschlossene Bohrungen einströmt, versehen. Bei den beiden normalspurigen Meyer-Lokomotiven haben die Niederdruckcylinder mit frischem Kesseldampf gespeiste Dampfmäntel.

Die Hilfsdampfleitung wird nur bei hochrädrigen Schnellzug- und unter Umständen bei dergleichen Personenzuglokomotiven mit relativ mässiger Zugkraft, die scharfgekuppelte Züge auf starken Steigungen anzufahren haben, sowie bei Lokomotiven mit 2 Hochdruckcylindern und gemeinschaftlichem Verbinder, vom Regulator in der bei den Meyer-Lokomotiven beschriebenen Weise abgeleitet, während in allen anderen Fällen die Ableitung vom Hauptdampfrohr erfolgt. Der Hilfsdampf wird, wenn 2 Niederdruckcylinder mit gemeinschaftlichem Verbinder vorhanden sind, einfach in diesen eingeleitet. Haben die Niederdruckcylinder getrennte Verbinder, oder ist, wie bei allen zweicylindrigen Lokomotiven, nur ein Niederdruckcylinder vorhanden, so wird der Hilfsdampf nach den Niederdruck-Schieberkasten geleitet und dabei die Einmündung durch den Niederdruckschieber, einen durch den Schieberrahmen gebildeten oder mit der Schieberstange verbundenen Schieber, offen gehalten, so lange Einströmung von Dampf zum Niederdruckkolben stattfindet und geschlossen gehalten, sobald kein Einströmen von Dampf zum Niederdruckkolben erfolgen kann.

Ein besonders dichter Abschluss dieser Einmündung der Hilfsdampfleitung ist nicht erforderlich, weil ein schwaches Ueberströmen von Dampf in den Niederdruck-Schieberkasten und damit in den Verbinder nicht nur unschädlich, sondern zur Vorbereitung des Verbinders für die spätere Dampfaufnahme erwünscht ist.

Der Niederdruckcylinder erhält demnach nur gespannten Dampf zugeführt, wenn er überhaupt solchen braucht, mit anderen Worten dann, wenn der Niederdruckkolben allein oder mit dem Hochdruckkolben zusammen anzuziehen hat, und es gestattet die Einrichtung dem Führer, den Regulator ganz nach dem Erforderniss bezw. nach seiner Gewohnheit langsamer oder schneller zu öffnen, da in keinem Falle ein das Anfahren beeinträchtigender Gegendruck auf den Hochdruckkolben entstehen kann.

Durch diese Art der Einführung des Hilfsdampfes und durch die im Hochdruckschieber angebrachten kleinen Entlastungskanäle (siehe „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens", Jahrg. 1888 S. 299) wird erreicht:

1. Beim Anziehen mit dem Hochdruckkolben allein entsteht keinerlei Gegendruck, weil der Zutritt des Hilfsdampfes durch den Niederdruck-Schieberrahmen oder den damit verbundenen Schieber abgesperrt ist und der Verbinder zunächst leer bleibt.

2. Beim Anziehen mit dem Niederdruckkolben allein durch den zuströmenden Hilfsdampf führt dieser infolge der Entlastungskanäle im Hochdruckkolben, die so lange wirken, als der Hochdruckschieber beide Eingangskanäle zum Hochdruckkolben deckt, vollständigen Druckausgleich auf beiden Seiten des Hochdruckkolbens herbei und zieht daher den Niederdruckkolben mit ungeschwächter Kraft an.

3. Bei gleichzeitigem Anziehen beider Kolben steht immer die eine der beiden Kurbeln nahezu in senkrechter Stellung und erfolgt der Anzug stets in weit kräftigerer Weise, als in den ungünstigeren Kurbelstellungen bei Anzug mit nur einem Kolben. Der hier bei einfacher Entnahme des Hilfsdampfes aus dem Hauptdampfrohr innerhalb eines kurzen Weges in jedem Kurbelhalbkreis auf den Hochdruckkolben zurückwirkende Verbinderdruck vermag irgend einen nachtheiligen Einfluss auf das Anziehen nicht auszuüben.

4. Das Anziehen ist bei jeder Kurbellage ein rasches und mindestens gleich starkes wie bei einer gewöhnlichen Lokomotive mit gleicher Zugkraft.

Es ist vorauszusehen, dass sich die von vielen Lokomotivfabriken bereits ausgeführte Lindner'sche Anfahrvorrichtung durch ihre Einfachheit und Zuverlässigkeit mehr und mehr Freunde erwirbt.

Chemnitz, April 1891. Klien, Maschinendirektor.

Der Lokomotivführer braucht seinen Dienst nicht mehr stehend zu verrichten.

Zu unserer Mittheilung in Nr. 80 Jahrg. 1890 d. Ztg. über die Dienstverrichtung des Lokomotivführers unter dem Gebot, während des Fahrens zu stehen, können wir heute aus „Glaser's Annalen f. Gew. u. Bauw." Heft 8 S. 173, 1891 folgendes nachtragen:

Die Anregung auf Beseitigung der Vorschrift:

„Der Lokomotivführer hat seinen Dienst während des Fahrens stehend zu verrichten"

ist auf fruchtbaren Boden gefallen. Schon früher konnten wir der Ueberzeugung Ausdruck geben, dass die Leitung der Preussischen Staatseisenbahnen — ganz im Gegensatze zu den vielen abfälligen Aeusserungen Missvergnügter in der Tagespresse — auch in dieser Sache nach dem Grundsatze handeln werde: „Prüfet alles und behaltet das Beste". Diese Prüfung hat stattgefunden mit dem Ergebniss, dass nur eine geringe Zahl der Königlichen Eisenbahndirektionen Bedenken trug, jene alte Vorschrift zum alten Eisen zu nehmen; diesen ist durch die Entscheidung des Herrn Ministers auf Streichung der Vorschrift über ihre Bedenken hinweggeholfen.

Der inzwischen in verschiedenen Bezirken angestellte Versuch im positiven Sinne, d. h. die Anbringung von Sitzen für den Lokomotivführer praktisch auszuführen, hat gezeigt, dass diese Beamten bald das Sitzen schätzen lernen, auch während der Fahrt und vor dem Schnellzuge, wenn nur die Sitze gut abgefedert sind, freien Ausblick auf die Strecke bieten, bequeme Erreichung der Handhaben an Steuerung und Regulator gestatten, sowie schliesslich schnelles Auf- und Absitzen ermöglichen. Dies ist mit einer den Reitsesseln bezw. Zwei- und Dreirädern nachgebildeten Sitzform erreicht worden, welche je nach dem Raume, den der Führerstand bietet, auf dem Boden des Führerstandes oder an einer Säule desselben ihre Stütze findet. Der Sitzplatz ist durch eine schmale Hinterwand mit Fenstern geschützt abgeschlossen, dem Heizer ist in den meisten Bezirken zuvörderst in Rücksicht auf das mindere Bedürfniss kein Sitz, aber durch Verlängerung des Führerhausdaches nach hinten, oder durch Anbringung einer Thür zwischen Lokomotive und Tender oder durch Abschluss der Dachhinterkante mit einem senkrechten Schutzblech oder endlich durch gleichzeitige Anwendung mehrerer dieser Mittel ein wetterfester Stand geschaffen worden.

Einen vollkommen überbauten Stand für Lokomotiven mit Schlepptendern scheint man nicht für empfehlenswerth gehalten zu haben; es wird höchstens die Anbringung eines selbstständigen Daches über dem vorderen Tendertheil angerathen.

Eine Anordnung, dass nunmehr der Lokomotivmannschaft auch wirklich Sitze zu bieten seien, ist vom Herrn Minister grundsätzlich noch nicht getroffen worden, die Ausbildung der empfehlenswerthesten Formen für Sitze und besseren Wetterschutz bleibt vielmehr zunächst dem weiteren Versuch vorbehalten. Es gilt übrigens als festgestellt, dass unsere Behauptung in Hinsicht der heimlich mitgeführten Sitze in weitestem Umfange zutrifft.

Auch die Form der Aufsteigetritte hat bereits versuchsweise und mit gutem Erfolge in dem einen oder anderen Verwaltungsbezirke eine Aenderung im Sinne unserer Vorschläge erfahren. Nur für Regulator und Steuerung scheint ein Bedürfniss der leichteren Beweglichkeit nicht anerkannt zu werden.

Nun, für den ersten Anlauf ist das Erreichte schon recht erklecklich; wenn der Gedanke des besseren Schutzes des sitzenden Lokomotivführers und der Erleichterung seiner Hantirungen gesundes Mark hat, so wird ihm auf dem hier betretenen Wege einer ehrlichen Probe schon ausreichend Gelegenheit gegeben, auszureifen. Führt der Verlauf der Dinge zu nicht ganz so schönen Führerhäusern, als im Vorjahre geschildert, so ist es wenigstens nicht Zopf, der die Verwirklichung des Traumes gehindert. So oder so, der Zweck unserer Anregung ist jedenfalls erreicht. Der Lokomotivmannschaft ist eine wohlverdiente grössere Freiheit im Dienste und unter Umständen eine Diensterleichterung geschaffen; die Verwaltung fördert ihr eigenes Interesse durch Begünstigung geistiger Frische des körperlich weniger angestrengten Lokomotivführers; und last not least, auf den Preussischen Staatsbahnen heisst es, auch einer ganz bemoosten, aber nicht mehr voll berechtigten Vorschrift gegenüber: Ja — also!

Aus dem Deutschen Reich.

Der Ausschuss des Deutschen Handelstages über die Personentarif-Reform.

In der Sitzung des Ausschusses des Deutschen Handelstages vom 17. d. Mts. referirten die Herren Vogler und Hirsch über die Frage der Reform der Eisenbahn-Personentarife. Beide führten aus, dass die Vorschläge des Herrn Ministers auf Aufhebung der IV. Wagenklasse und Fortfall aller Ermässigungen durch Rückfahrt- und Rundreisekarten unannehmbar seien. Seit dem Jahre 1884 sei der Personenverkehr kaum gestiegen, eine Erscheinung, die sich daraus erkläre, dass der Boden des reinen Kilometertarifs nie verlassen sei. Der Referent Hirsch wollte keine Opfer zu Gunsten einer Einheitlichkeit der Tarife mit Süddeutschland gebracht sehen, weil die Norddeutschen Bahnen für das Publikum und die Rentabilität mehr leisteten als die Süddeutschen und ausserdem fast ¾ der gesammten Deutschen Bahnen ausmachten. Er empfiehlt deshalb Beibehaltung der IV. Klasse und der bisherigen Einheitssätze. Als Entgelt für den Fortfall der Rückfahrt- und Rundreisekarten möge eine fallende Skala treten, mit 15 % Rabatt bei 100 km, 30 % bei 200 km und 45 % bei 300 km. Ferner fordert Hirsch eine Vorortszone für alle Städte von 20000 Einwohnern und mehr zu folgenden Sätzen, einschl. Hin- und Rückfahrt: 15 ₰ für IV. Klasse, 30 ₰ für III. Klasse, 60 ₰ für II. Klasse und 1,20 ℳ für I. Klasse. Diese Sätze sollen nach Zonen eingetheilt werden, um einen Vorverkauf zu ermöglichen. In dieser Beziehung wurde darauf verwiesen, dass die Reichstagskommission den Antrag Schrader: „Nach Entfernung wachsende stufenweise Ermässigung unter besonderer Berücksichtigung des Nachbarverkehrs" angenommen hat.

Ausserdem referirten noch Herr Böddinghaus-Elberfeld und Herr Kommerzienrath Weidert-München. Letzterer erklärte sich grundsätzlich gegen die IV. Klasse, würde aber, wenn die Einheitlichkeit in Deutschland nicht anders zu erreichen sein sollte, auch mit Einführung der IV. Klasse auf den Süddeutschen Bahnen einverstanden sein. Von einem Vertreter Westdeutscher industrieller Vereine wurde hervorgehoben, dass ein Bedürfniss für die Ermässigung der Personentarife nicht vorliege, dass vielmehr eine Reform und Ermässigung der Gütertarife als dringender geboten zu erachten sei. Das Kollegium der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft hat sich im allgemeinen den Vorschlägen des Herrn Ministers angeschlossen; es verlangt jedoch die Beibehaltung der IV. Klasse und eine weitere Ermässigung der Gepäcktaxe. Das Kollegium glaubt, dass Zuschläge für Schnellzüge nicht zu umgehen sind, für welche das eigentliche Kriterium das Durchfahren weiterer

Strecken, ohne an den daranliegenden Stationen anzuhalten, sei. In Bezug auf die Zonentarife und fallenden Skalen sei die bisher gegebene Begründung für die Einführung derselben nicht ausreichend.

Nach einer langen und sehr lebendigen Erörterung, in welcher noch verschiedene Anträge gestellt wurden, gelangte folgender Antrag des Herrn Papendiek-Bremen zur Annahme: „Der Ausschuss des Deutschen Handelstages hält die Vereinfachung und Ermässigung der Personentarife für erwünscht, letzteres namentlich für die III. Wagenklasse, glaubt aber, dass dabei von der Aufhebung der IV. Wagenklasse abgesehen werden sollte und zwar um so mehr, als durch eine Ermässigung der Tarife nach seiner Auffassung eine Vermehrung des Verkehrs und daher kein erheblicher Einnahmeausfall zu erwarten sein wird, so dass eine Reform der Personentarife derjenigen der Gütertarife nicht präjudiziren würde, welche Reform der Handelstag von noch wesentlich grösserer Bedeutung für die Entwickelung des ganzen wirthschaftlichen Lebens als die Reform der Personentarife hält.“

Hierauf wurde die Frage, ob die Reform der Personentarife vor das Plenum des Handelstages gebracht werden solle, in endgültiger Abstimmung verneint.

Sekundärbahn-Vorlagen.

Die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses nahm § 1 der Vorlage an, in welcher 36 008 000 *M.* zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung von Betriebsmitteln bewilligt werden.

Unfälle im Monat Februar d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Februar d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 12 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 27 Entgleisungen und 20 Zusammenstösse in Stationen und 192 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 200 Personen verunglückt, sowie 54 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 153 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 3 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt und zu Bromberg und auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, je eine Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrh.), auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 30 getödtet und 140 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet und 3 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 16 getödtet und 4 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 36 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 471, 35 km Betriebslänge und 875 782 535 geförderten Achskilometern) 248 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrh.), zu Breslau und zu Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529, 33 km Betriebslänge und 27 761 310 geförderten Achskilometern) 7 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn, auf der Werra-Eisenbahn und auf der Hessischen Ludwigsbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Eröffnungen von Stationen.

Preussische Staatsbahnen. Der im Direktionsbezirk Breslau zwischen den Stationen Neusalz und Grünberg belegene Haltepunkt Nittritz ist vom 1. d. Mts. ab in eine Haltestelle umgewandelt worden. Eine Aenderung in den Abfertigungsbefugnissen dieser Haltestelle ist hierdurch nicht eingetreten.

Württembergische Staatseisenbahnen. Am 15. d. Mts. ist der zwischen den Stationen Marbach a/N. und Beihingen a/N. belegene Haltepunkt Benningen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Abfertigungsbefugniss der Station Sulzbach (Grube) im Direktionsbezirk Köln (linksrh.) ist seit dem 1. d. Mts. auf Kohlensendungen in Wagenladungen beschränkt worden.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Köln (linksrh.) ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Staudernheim über Abtweiler nach Reisenheim beauftragt worden.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Jahresbericht betrugen die Einnahmen im Jahre 1890 zusammen 1 921 494 *M.* (gegen 1 935 411 *M.* im Vorjahre); hiervon entfallen auf den Personenverkehr 259 233 (251 861) *M.* und auf den Güterverkehr 1 266 972 (1 359 231) *M.* Die Betriebsausgaben erforderten 827 133 (965 005) Mark; mithin verbleibt ein Ueberschuss von 1 094 361 (970 407) *M.*, welcher wie folgt verwendet wird: Erneuerungsfonds I 174 777 (180 728) *M.*, Erneuerungsfonds II 20 000 *M.*, Reservefonds I 25 680 (25 680) *M.*, Reservefonds II 40 550 (36 050) *M.*, 5 % Dividende (wie im Vorjahre) an die Prioritäts-Stammaktien 642 000 *M.*, 1 % (gegen ⅓ % im Vorjahre) Dividende an die Stammaktien 128 400 (42 800) *M.*, persönliche Gewinnantheile 7 704 (6 848) *M.*, Eisenbahnsteuer 19 754 (17 559) *M.*, während der Rest von 35 946 (18 742) *M.* auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Die Betriebsausgaben nahmen in Anspruch 43, 05 % der Roheinnahme gegen 49, 86 % im Vorjahre. In der Hauptsache ist die Ersparniss an Betriebsausgaben mit 42 000 *M.* auf eine Verminderung der Kosten bei der Unterhaltung der Bahn, mit etwa 6 500 *M.* sowie ferner bei der Unterhaltung der Betriebsmittel zurückzuführen. Andererseits haben eben so unerwartet die Miethen für Benutzung eigener Wagen 53 000 *M.*, die Vergütungen für Ueberlassung von Bahnanlagen an Dritte usw. 27 000 *M.* mehr erbracht. Damit erklärt sich die auffallend hohe Fixirung der Dividende für die Aktien.

Pfälzische Eisenbahnen.

Von den nach dem Geschäftsbericht für 1890 ausgewiesenen Mehreinnahmen in Höhe von 1 019 312 *M.* stammen 501 931 *M.* aus dem Güterverkehr (ausschl. Kohlen) und zwar infolge der Fortdauer des in der Pfalz durch gute Ernte und günstigen Herbstertrag unterstützten Verkehrsaufschwungs, der erst in den beiden letzten Monaten des Betriebsjahres zum Stillstand gekommen ist. Von Mitte November ab hatte der Güterverkehr infolge des frühen Frostes stark abgenommen, dagegen ist der anhaltende Winter dem Kohlenverkehr zu statten gekommen, welcher 48 613 *M.* mehr erbracht hat. Die Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr um 374 158 *M.* ist, abgesehen von stärkerer Einnahme aus Militärtransporten und aus dem Erlös von Schnellzug-Zuschlagkarten, hauptsächlich auf die mit dem gesteigerten Güterverkehr Hand in Hand gehende Vermehrung der Personenfrequenz zurückzuführen. Die Betriebsausgaben betragen 11 468 755 *M.* (gegen 10 824 430 *M.* im Vorjahre), mithin haben dieselben eine Steigerung von 644 325 *M.* erfahren. Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen berechnet sich auf 53, 87 % gegen 53, 14 % in 1889 und 52, 10 % in 1888. Der Betriebsüberschuss übersteigt den vorjährigen um 374 988 *M.* gleich 4, 04 %, während für Zinsen und Tilgung von Aktien und Prioritäten 177 056 *M.* mehr aufzubringen waren. Infolge dessen stellt sich der Ueberschuss um 196 491 *M.* höher als im Vorjahre. Ueber die garantirten Aktienzinsen hinaus beträgt er 1 222 582 (1 026 091) *M.* Davon werden der in den letzten 3 Jahren auf 592 273 *M.* angesammelten „Reserve für grössere Unterhaltungsarbeiten und zur Deckung späterer Einnahmeausfälle“ diesmal nur ¼ % (1880 1 %) mit 52 000 *M.* (1889 200 000 *M.*) zugewiesen, da die Verwaltung eine stärkere Ausstattung nicht für erforderlich hält. Die Hälfte des weiteren Ueberschusses erhält mit 585 040 (413 045) *M.* der Staat als Abzahlung, während, wie bereits bekannt, den Aktionären je 8, 57 *M.* = 1 (⅘) % als Superdividende gezahlt werden, so dass sich die Gesammtdividende für die Ludwigsbahnaktien auf 10 %, für die Maxbahnaktien auf 6½ % und für die Nordbahnaktien auf 5 % stellt. Die Superdividende erfordert 502 613 *M.*; von dem Rest werden 50 000 *M.* zur Verfügung der Verwaltung gestellt und 32 427 (10 720) *M.* der Pensionskasse überwiesen. Ueber die Aussichten für das laufende Jahr bemerkt der Bericht, dass weitere Erhöhungen der Betriebsausgaben sowie der Verzinsung und Tilgung eintreten werden, während die gegen Ende 1890 begonnene rückläufige Tendenz des Güterverkehrs, welche im Januar nicht unerheblichen Umfang angenommen habe, zwar zum Stillstand gekommen sei, einen Umschwung zu der starken Steigerung der letzten Jahre aber zur Zeit noch nicht erwarten lasse. Da ferner eventuelle Aenderungen im Personen- und Gütertarifwesen ihre Wirkung möglicherweise noch während eines Theiles des laufenden Jahres äussern würden, so würde das finanzielle Ergebniss des letzteren hinter demjenigen der Vorjahre zurückbleiben müssen.

Prignitzer Eisenbahn.

Am 4. d. Mts. fand in Wittstock eine Versammlung behufs Berathung des Anschlusses der Prignitzer Eisenbahn an die

Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn statt. Es waren betheiligt Vertreter des Aufsichtsrathes der Prignitzer Eisenbahn, der Städte Wittstock und Mirow und mehrerer interessirter Ortschaften. Die Versammlung hat beschlossen, das Geleise der Bahn nicht über Buschhof, wie anfangs beabsichtigt, sondern über Buchholz zu legen, weil dadurch ein Anschluss an den Hafen der Müritz bei Buchholz zu ermöglichen sei.

Zur Personenbeförderung auf der Havel.

Zwischen Potsdam und Nedlitz usw. sollen nach der „Voss. Ztg." demnächst einige kleinere Dampfer mit Petroleummotoren in Betrieb gestellt werden. Die Dampfer sind namentlich auch für die in den nächsten Jahren zu erbauende Villenkolonie zwischen Potsdam und Nedlitz berechnet.

Hallesche Strassenbahn.

Die Generalversammlung genehmigte den Jahresabschluss, setzte die Dividende auf 6 % fest und beschloss die Ausgabe von 75 000 ℳ neuer Aktien. Die Einnahmen in 1890 bezifferten sich auf 185 349 ℳ, die Ausgaben auf 143 877 ℳ; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 41 472 ℳ.

Potsdamer Strassenbahn.

In der Generalversammlung vom 17. d. Mts. wurde die Dividende auf $5^1/_2$ % festgesetzt.

Invaliditäts- und Altersversicherung.

Bei den Staatseisenbahn-Verwaltungen sind im verflossenen Vierteljahr bereits Altersrenten in grösserer Zahl angemeldet worden. So betragen die Anmeldungen bei der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung 778, bei der Reichseisenbahn-Verwaltung in Elsass-Lothringen 61, bei der Bayerischen Staatseisenbahn-Verwaltung 41. Es ergibt sich hieraus, dass selbst in den schweren Berufsarten des Eisenbahnbetriebes eine nicht unerhebliche Anzahl von über 70 Jahre alten Personen beschäftigt wird.

Telegraphenwesen.

Die Kommission des Reichstags zur Vorberathung des Gesetzentwurfs über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs hat den § 1 der Vorlage mit grosser Mehrheit in folgender Fassung angenommen: „Das Recht, Telegraphenanlagen zu errichten und zu betreiben, steht ausschliesslich dem Reiche zu. Unter Telegraphenanlagen sind die Fernsprechanlagen mit begriffen." Das Wort „errichten" wurde auf Antrag des Abg. Dr. Hammacher an Stelle des Wortes „herzustellen" gesetzt, welches die Regierungsvorlage enthielt. § 2 gelangte in folgender Fassung zur Annahme: „Die Ausübung der im § 1 bezeichneten Rechte kann für einzelne Strecken oder Bezirke und muss an Gemeinden für den Verkehr innerhalb des Gemeindebezirks verliehen werden, wenn die nachsuchende Gemeinde die genügende Sicherheit für einen ordnungsmässigen Betrieb bietet und das Reich eine solche Anlage weder errichtet hat, noch sich zur Errichtung und zum Betriebe einer solchen bereit erklärt. Die Verleihung erfolgt durch den Reichskanzler oder die von ihm hierzu ermächtigten Behörden. Die Bedingungen der Verleihung sind in der Verleihungsurkunde festzustellen. Das Reich ist berechtigt, die von den Gemeinden hergestellten Anlagen gegen Erstattung der Kosten jederzeit zu übernehmen und zu betreiben."

Neuer städtischer Hafen in Magdeburg.

Der Bau des neuen Hafens, welchen die Stadt Magdeburg mit einem Aufwande von 6 000 000 ℳ ausführen lässt, schreitet rüstig vorwärts. Die Anlagen werden mit den besten und neuesten Einrichtungen versehen, um selbst den grössten Anforderungen zu genügen. Man erwartet, dass der neue Hafen, dessen Eröffnung zum Herbst nächsten Jahres in Aussicht genommen ist, eine ganz bedeutende Steigerung des Verkehrs bringen wird. Das Hafenbassin wird mit Speichern grossen Maassstabes besetzt. Einige sind bereits fertig, so die Zuckerspeicher, andere im Bau, u. a. die Getreidespeicher. Neben diesen städtischen Bauten regt sich auch bereits die Privatbauthätigkeit. Ein grosser Speicher für Kleie und Futterartikel, welchen die Firma H. & R. Wertheim projektirt, ist bereits genehmigt. Interessenten für andere Artikel werden diesem Beispiel unzweifelhaft folgen.

Das Lokal- und Strassenbahnwesen in Holland.

(Schluss aus Nr. 30.)

Am 1. Januar 1889 gab es in Holland 44 Strassenbahngesellschaften, die zusammen 895 km Bahnen und zwar 840 km ein- und 55 km zweigeleisig betrieben; 18 Gesellschaften bedienten sich nur der Pferde-, 26 nur der Dampfkraft und 5 abwechselnd beider Zugkräfte. Von den 895 km hatten 44 km die Spurweite von 0,75 m, 86 km die Meterspur, 360 km die Spurweite von 1,067 m, 378 km die Vollspur von 1,435 m und 27 km (übrigens nur Pferdebahnen) eine Spurweite von 1,42 m. An Betriebsmitteln waren vorhanden 214 Lokomotiven, 1 023 Pferde, 802 Personen- und 467 Güterwagen.

Als Vorbild der mit 0,75 m Spurweite hergestellten Strassenbahnen können die Linien der „Gelderschen Stoomtramweg Maatschappij" gelten, welche 1889 mit Einschluss von 6 km Anschluss- und Ausweichgeleisen 40 km umfassten und im Jahre 1880 vom Staate, als dem Strasseneigenthümer, widerruflich konzessionirt wurden. Das Kapital besteht aus 283 500 Francs Gründungsantheilen (Stamm-Antheilscheinen), 346 500 Francs mit 4 % von der Gesammtheit der betheiligten Gemeinden gewährleisteten Vorzugs-Antheilscheinen, 231 000 Frcs. $4^1/_2$ prozentige Schuldverschreibungen von 1881, 168 000 Frcs. 4 prozentige Schuldverschreibungen von 1887, einer schwebenden Schuld von 189 000 Frcs. und einer Beihilfe der Provinz Geldern von 55 440 Frcs., zusammen also 1 273 440 Frcs. Die Schuldverschreibungen sind sämmtlich zum Nennwerth direkt von der Gesellschaft bei den Eigenthümern der betheiligten Gemeinden untergebracht. Nach Bestreitung der Betriebskosten werden von den Einnahmen zunächst $2^1/_2$ % des Aktienkapitals entnommen, um Rücklagen für die Erneuerung der Fahrbetriebsmittel anzusammeln, alsdann wird für Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen gesorgt, hierauf erhalten zunächst die Vorzugs-Antheilscheine 4 % und dann die Stamm-Antheilscheine ebenfalls 4 % Gewinn. Von dem nun noch verbleibenden Rest fliessen den Stamm-Antheilscheinen 45 %, den Vorzugs-Antheilscheinen 15 %, den Rücklagen 30 %, den Mitgliedern des Verwaltungsrathes als einzige Vergütung 5 % und den Beamten 5 % zu.

Die kilometrischen Baukosten betragen (einschliesslich einer Ausgabe von 8 772,69 Frcs. für Fahrbetriebsmittel) 32 406,07 Frcs., so dass sich ein Gesammtbetrag von 1 296 242,89 Francs ergibt. Die Erdarbeiten sind unbedeutend; die stärkste Steigung beträgt 0,0238 m, der kleinste Krümmungshalbmesser 20 m. Beim Oberbau sind breitfüssige Vignole-Stahlschienen von 16 kg, die auf nicht getränkten Eichenholz-Querschwellen ruhen, zur Verwendung gekommen; in den gepflasterten Stadt- und Dorfstrassen sind aber die Vignoleschienen noch durch Zwangsschienen verstärkt und die Holzschwellen durch Stahl-Querschwellen ersetzt. Die Weichen, deren Stellwerk sich vollkommen in einem in die Strasse eingelassenen und mit einem Deckel versehenen Gussstahlkasten befindet, werden vermittelst Gegenhebel mit der Hand gestellt. Eigentliche Bahnhöfe sind nur auf den Endstationen Dieren, Terborgh, Velp und Doetinchem angelegt; Signale sind nicht vorhanden, dagegen hat die Regierung unter der Bedingung der unentgeltlichen Beförderung des Staatstelegraphen-Personals und -Materials auf der Bahn der Gesellschaft die Herstellung einer Fernsprechleitung gestattet.

Die verwendeten Tendermaschinen zeigen drei verschiedene Bauarten, von denen die beiden älteren aus den Hohenzollern-Werkstätten in Düsseldorf, die neuere aus der Lokomotivfabrik in Breda hervorgegangen ist. Das Dienstgewicht bei der ersten Art beträgt 7,2, bei der zweiten und dritten Art 10 t; sie sind mit Kesseln für 12 Atmosphären Ueberdruck versehen. Die Kosten für eine Maschine betragen frei Bahnhof Doetinchem 16 800 Frcs. Die älteren Personenwagen sind von der Deutschen Wagenfabrik Herbrand & Cie., die neueren von den Werkstätten von Beynes in Haarlem geliefert; von den neueren kostet der 36 Sitz- und 16 Stehplätze enthaltende Winterwagen 8 400 Frcs., der offene Sommerwagen 5 460 Frcs. Das Gewicht beträgt 7 500 bis 9 200 kg oder 140 bis 180 kg für den Platz. Die Güterwagen haben bei einem Gewichte von 1 800 bis 2 300 kg eine Tragfähigkeit von 5 t. Die Personenwagen sind mit Handbremse versehen, die Güterwagen ohne Bremse.

Die Maschine ist nur mit einem Führer besetzt, ausserdem wird der Zug von einem Schaffner begleitet; überhaupt ist das ganze Personal der Bahn auf 61 Personen beschränkt. Die Fahrkarten werden auf den Bahnhöfen ausgegeben, können aber auch gegen einen Zuschlag von 5—6 % im Zuge gelöst werden; der Fahrpreis beträgt in I. Klasse 8,4, in II. 6,3 Centimes für das Kilometer. In dem vom 1. Mai 1888 bis dahin 1889 reichenden Betriebsjahre wurden aus dem Personenverkehr (299 233 Reisende) 128 131,52 Frcs., aus dem Güterverkehr (35 000 t) 61 369,83 Frcs. und aus anderen Quellen 12 544,35 Frcs., zusammen 202 045,75 Frcs. eingenommen; hiervon verzehrten die Betriebsausgaben 107 625,99 Frcs. und die Schuldenzinsen 29 136,15 Frcs., so dass sich ein Reinertrag von 65 283,56 Frcs. ergab, der die Vertheilung eines Gewinnes von $5^1/_2$ % an die Stamm-, von $4^1/_2$ % an die Vorzugs-Antheilscheine gestattete, während die Rücklagen bereits $^1/_5$ des Gesellschaftskapitals betragen.

Als Muster einer Meterspurbahn kann die Strassenbahn von Breskens in Holland nach der Station Maldeghem der

Eecloo-Brügger Bahn in Belgien, von der 28,16 km (einschliesslich der 3,7 km langen Zweigbahn Draaibrug-Sluis) auf Holländischem und 4,12 km auf Belgischem Gebiet liegen, betrachtet werden; für die Belgische Strecke beträgt die Fahrgeschwindigkeitsgrenze — abweichend von der Holländischen Strecke — 30 km in der Stunde. Die Konzession wurde 1882 von der Holländischen Regierung dem Bürgermeister Gerritsen in Breskens ertheilt. Das auf 630 000 Frcs. bemessene Anlagekapital der zur Durchführung des Unternehmens gebildeten Aktiengesellschaft wurde in Antheilscheinen von je 1 050 Frcs. durch Vermittelung einer Bankengruppe gegen eine Gebühr von 42 000 Frcs. begeben. Die wirklichen Baukosten (einschl. der Beschaffung der Fahrbetriebsmittel sowie der Nebengebühren) beliefen sich auf 1 111 672,42 Frcs. (34 440 Frcs. für das Kilometer); die Holländische Regierung leistete jedoch ausnahmsweise eine Beihilfe von 420 000 Frcs., so dass die Gesellschaft 691 677,42 Frcs. aus eigenen Mitteln zu bestreiten hatte. Die 61 677,32 Frcs., um welche dieser Betrag höher ist als das Anlagekapital, sind schwebende Schulden, die von den Betriebseinnahmen getilgt werden. An jährlichen Beihilfen erhält die Gesellschaft während der ersten 10 Betriebsjahre von der Provinz Zeeland 12 600 Frcs., von der Gesammtheit der betheiligten Gemeinden 10 036,69 Frcs. und von den betheiligten Genossenschaften (Polders) 1 653,80 Frcs., zusammen also 24 290,49 Frcs.; ausserdem aber für die Postbeförderung vom Staate jährlich 10 500 Frcs.

Das Geleise benutzt fast auf seiner vollen Länge die vorhandene Kunststrasse, so dass die Erdarbeiten ganz unbedeutend waren; nur eine einzige stärkere Steigung (0,02 m auf 1 m) ist auf einer Länge von 100 m vorhanden, auch die Krümmungsverhältnisse sind günstige, da gerade Strecken bis 4,65 km Länge vorkommen und der kleinste Halbmesser 23 m beträgt. In der Dorfstrasse von Doesburg beträgt die Strassenbreite 60 m weit nur 3,60 m, so dass neben den Zügen nur ein Raum von 1,80 m frei bleibt; ebenso sind die fahrenden Fahrbetriebsmittel mehrere Kilometer weit nur 0,30 m von den Strassenbäumen entfernt. Zum Oberbau sind Bessemer-Stahlschienen verwendet, und zwar in den gepflasterten Strassen nach Bauart Demerbe im Gewichte von 30 kg, im übrigen Vignoleschienen im Gewichte von 21,5 kg für das Meter; die Querschwellen sind aus dem Holze der Norwegischen Rothtanne, mit Zinkchlorid getränkt, 1,75 m lang, 0,26 m breit, 0,13 m hoch, in Abständen von 0,95 m verlegt und in den Krümmungen mit weniger als 75 m Halbmesser durch eine Schienenunterlagsplatte von 0,01 m Dicke und 1 kg Schwere verstärkt. Auf der ganzen Linie bestehen weder Brückenwaagen noch Drehscheiben.

Die Gesellschaft besitzt 7 Lokomotiven, von denen 2 von Krauss & Co. in München und 5 in Breda hergestellt sind. Die Deutschen Lokomotiven sind auf 15 Atmosphären Ueberdruck geprüft, haben ein Leergewicht von 9 t, ein Dienstgewicht von 11 t, einen Brennstoffverbrauch von 3,75 kg, einen Schmierverbrauch von 0,028 kg für das Kilometer und eine Bremse mit Handhebel; die Holländischen Lokomotiven sind auf 13 Atmosphären geprüft, haben ein Leergewicht von 8,5 t, ein Dienstgewicht von 10 t, einen Brennstoffverbrauch von 3,5 kg, einen Schmierverbrauch von 0,3 kg und eine Bremse mit Fusshebel. An Wagen sind vorhanden: 6 je 7,9 t schwere Personenwagen I. und II. Klasse mit 36 Sitz- und 16 Stehplätzen, welche mit Dampfheizung versehen und durch Petroleum erleuchtet werden, 3 je 5,8 t schwere Personenwagen II. Klasse mit 32 Plätzen, 4 Gepäckwagen mit Postabtheilung und 14 offene Güterwagen, von denen 4 zur Langholzbeförderung eingerichtet und 6 mit abnehmbaren Wagenaufsätzen versehen sind.

Das Zugpersonal besteht nur aus dem Lokomotiv- und dem Zugführer, welch letzterer während der Fahrt die Fahrkarten ausgibt. Die Haltestellen-Vorsteher sind Gastwirthe, denen die Gesellschaft 5 % der von ihnen erhobenen Fracht als Vergütung gewährt; die Bahnunterhaltung und die Güterumladung in Maldeghem besorgen 7 Streckenarbeiter. Die Güter werden durch die gewöhnlichen Personenzüge befördert und dem Zugführer anvertraut. Der Fahrpreis beträgt in der I. Klasse 10,5, in der II. Klasse 6,3 Cts. für das Kilometer; Gepäck kostet, unabhängig von der Entfernung, 42 Cts. für 10 kg, und 10,5 Cts. für jede ferneren auch nur angefangenen 10 kg. Im Güterverkehr wird für Eilgut für je 100 kg eine von der Entfernung unabhängige Abfertigungsgebühr von 52,1 Cts. und alsdann eine Beförderungsgebühr von 2,1 Cts. für das Kilometer erhoben; bei Frachtgut beträgt für je 100 kg bei Aufgabe von weniger als 1 000 kg die Abfertigungsgebühr 31,5, die Beförderungsgebühr 1,26 Cts., bei Aufgabe von 1 000 bis 3 000 kg 27,3 bezw. 0,525 Cts., bei Aufgabe von 3 000 bis 5 000 kg im gedeckten Wagen 18,9 bezw. 0,525 Cts. und bei Aufgabe von 5 000 kg im offenen Wagen 14,7 bezw. 0,525 Cts. Für das Betriebsjahr 1888 betrugen die Betriebseinnahmen 98 969,26 Frcs., die Betriebsausgaben 65 836,80 Frcs. und demnach der Ueberschuss 33 132,46 Frcs.

Als Vorbild einer Strassenbahn mit 1,067 m Spurweite kann die in schwieriger Gegend gelegene Linie Zeist-Arnhem (52,3 km) nebst Zweigbahn Sandenburg-Wyk-by-Duursteede (8,785 km) der Ostholländischen Dampfstrassenbahn-Gesellschaft betrachtet werden. Die Baukosten betrugen einschl. Beschaffung der Betriebsmittel 37 737 Frcs. für das Kilometer; das Anlagekapital besteht aus 1 255 800 Frcs. Antheilscheinen und 1 050 000 Frcs. 4,5 %, zum Preise von 99 % begebenen Schuldverschreibungen. Die Betriebseinnahmen betrugen 1888 308 046,67 Frcs. und gestatteten nach Bestreitung der Betriebsausgaben sowie nach Deckung der Anleihelasten noch 6 851,40 Francs den Rücklagen zuzuführen und 43 963,60 Frcs. als Gewinn (= 3,5 %) an die Antheilhaber zu vertheilen.

Als Muster einer vollspurigen Strassenbahn wird namentlich die kleine Bahn Rotterdam-Schiedam aufgeführt, die unter Leitung des Ingenieurs J. Schotel in Rotterdam mit einem Kostenaufwande von 119,889 Frcs. für das Kilometer gebaut wurde. Die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse sind so günstige, dass sie 1889 ihren Antheilhabern einen Gewinn von 7,75 % zur Verfügung stellen konnte. Kr.

Aus der Schweiz.

Erwerbung der Centralbahn durch den Bund.

Die Mehrheit der Kommission des Nationalrathes beantragt folgenden bezüglichen Bundesbeschluss:

Art. 1. Der Bundesrath wird ermächtigt, den am 3. April zwischen ihm und dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Ankauf des gesammten Centralbahnunternehmens, abgeschlossenen Vertrag im Namen des Bundes zu genehmigen.

Auf den Fall des Zustandekommens des Vertrages bildet der Betrieb der Centralbahn einen Theil der Eidgenössischen Verwaltung.

Der Bundesrath hat der Bundesversammlung alljährlich den Voranschlag über die Einnahmen und Ausgaben der Unternehmung, sowie die Jahresrechnung und den Geschäftsbericht gleichzeitig mit den Voranschlägen, Rechnungen und Berichten der Gesammtverwaltung vorzulegen.

Bis zum Erlass eines allgemeinen Bundesgesetzes über den Betrieb der Eidgenössischen Staatsbahnen wird der Bundesrath mit der Leitung und Ueberwachung der Verwaltung und des Betriebes der Centralbahn beauftragt. Für die Verwaltung und den Betrieb der Centralbahnlinien wird ein Verwaltungsrath und eine Direktion aufgestellt.

Der Verwaltungsrath besteht aus 19 Mitgliedern, von denen 13 durch den Bundesrath und zwar hauptsächlich aus den Vertretern der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie ernannt werden; die Kantone Bern, Luzern, Baselstadt, Baselland, Solothurn und Aargau ernennen je ein weiteres Mitglied. Die Direktion, welche von dem Bundesrathe ernannt wird, ist das vollziehende Organ des Bundesrathes und des Verwaltungsrathes. Der Bundesrath wird über die Organisation und die Verrichtungen des Verwaltungsrathes ein Reglement erscheinen lassen.

Art. 2. Spätestens bis zu dem Zeitpunkte, da der Bundesrath der Bundesversammlung Anträge behufs Ankauf von Aktien oder Erwerbung eines weiteren der bestehenden Eisenbahnnetze unterbreiten wird, ist der letzteren ein allgemeines Bundesgesetz, betreffend die Verwaltung und den Betrieb der Bundesbahnen, vorzulegen, durch welches die auf die Centralbahn bezüglichen provisorischen Bestimmungen aufgehoben werden. Das vorerwähnte Bundesgesetz wird namentlich auch die Bestimmungen enthalten, durch welche einerseits die Kompetenzen der beaufsichtigenden Bundesbehörden normirt, andererseits die Selbständigkeit der Verwaltung, sowie die Unabhängigkeit der finanziellen Gebahrung der Bundesbahnen von dem allgemeinen Budget des Bundes garantirt werden; ebenso diejenigen Bestimmungen, welche die bestehenden wie die künftigen Interessen der verschiedenen Landesgegenden zu wahren, und insbesondere den Kantonen wie den sonstigen am Eisenbahnverkehr hervorragend betheiligten Bevölkerungskreisen eine möglichst weitgehende Vertretung in der Verwaltung zu sichern geeignet sind.

Art. 3. Referendumsvorbehalt.

Eisenbahnverstaatlichung.

Das Tractandum Centralbahnaktien, Ankauf und Erwerb der Centralbahn überhaupt wird auf die Junisession verschoben; da der Nationalrath die Priorität hat, so würde der Ständerath in dieser Session die Sache nicht erledigen können und man will vermeiden, dass die Session geschlossen wird, wenn nur ein Rath über diesen wichtigen Berathungsgegenstand Beschluss gefasst hat.

Gotthardbahn.

Die Gotthardbahn-Gesellschaft beabsichtigt eine Erhöhung ihres Aktienkapitals um 10 Millionen Francs. Die neuen Aktien werden ausschliesslich den alten Aktionären und zwar eine neue auf je 4 alte Aktien zum Kurse von 110 % = 550 Frcs. angeboten, zahlbar mit 60 % bei der Subskription und mit 50 % am 1. Januar 1894. Bis zur Vollzahlung wird den Aktien ein fixer Zins von 4 % vergütet. – Ausser dieser Kapitalvermehrung soll demnächst noch eine andere Finanzoperation platzgreifen, nämlich die Konversion der noch ausstehenden 5 prozentigen Obligationen in solche des 4 prozentigen Hypothekaranlehens von 1884.

Waldenburger Bahn.

Der Reinertrag des letzten Jahres beträgt 12 966 Frcs. Die Aktien ersten Ranges erhalten 5 %, diejenigen zweiten Ranges 3½ % Zins. 1 996 Frcs. werden auf neue Rechnung vorgetragen.

Kriens-Luzern-Bahn.

Die Kriens-Luzern-Bahn hat im Jahre 1890 einen Reingewinn von 7 574 Frcs. erzielt. Der Verwaltungsrath beantragt eine Dividende von 5 % für die 115 000 Frcs. betragenden Prioritätsaktien. Die Betriebseinnahmen betrugen: 28 341 Frcs. aus dem Personentransport, 385 Frcs. aus dem Gepäcktransport, 15 356 Frcs. aus dem Gütertransport; die Betriebsausgaben beliefen sich auf 35 376 Frcs.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Neapel-Ottajano. Nachdem bereits Ende Januar die landespolizeiliche Abnahme erfolgt, konnte die Linie am 8. Februar für den Betrieb eröffnet werden. Dieselbe ist bis S. Giuseppe 24 km lang und in 1 m Spurweite mit einem Kostenaufwande von 3½ Millionen Lire ausgeführt; nachdem der Entwurf in den Grundzügen von dem Bankhause Erlanger in Verbindung mit verschiedenen Italienischen Häusern bereits in 1882 aufgestellt war, ertheilte die Regierung Ende 1887 die Konzession unter Bewilligung einer kilometrischen Beihilfe von 1 000 L. auf 35 Jahre, während die Provinz sich mit 20 Jahreszahlungen von je 50 000 L., die betreffenden Gemeinden mit einem bedingungslosen Zuschuss von ½ Million Lire betheiligten. Die Bahnhöfe heissen Neapel, S. Giovanni a Teduccio, Barra, Ponticelli, Cercola-S. Sebastiano, Pollena-Trecchia, Madonna dell' Arco, Sant' Anastasia, Somma Vesuviana, Ottajano und S. Giusseppe, wo der Anschluss an die Linie Cancello-Torre Annunciata-Castellamare erfolgt.

Sardinische Sekundärbahnen. Am 16. Februar wurde die Strecke Chilivani-Ozieri für den vollen Verkehr eröffnet.

Benevent-Avellino. Die landespolizeiliche Abnahme der 9 km langen Schlussstrecke Prato Pratola-Benevent hat in den letzten Februartagen und die Eröffnung des Betriebes am 8. März stattgefunden. Hiermit ist die ganze 30 km lange Linie 2 Jahre vor der festgesetzten Zeit vollendet und dem vollem Verkehr übergeben; die neue Strecke enthält die Bahnhöfe Tufo, Altavilla Irpina, Chianche und Benevent Porta Rufina. Die gesammten Kosten der Linie, einschl. der Enteignungen, des Oberbaues, der Telegraphenanlage und der Verwaltung belaufen sich auf rund 15 Millionen Lire. Ihre bedeutende Wichtigkeit erlangt diese Strecke, welche Termoli-Campobasso-Benevent mit Salerno-Avellino zu einer kurzen Durchquerung Itatiens vom Tyrrhenischen Meer über den Appenninkamm zur Adria verschmilzt und die Linie Foggia-Neapel rechtwinklich kreuzt, durch ihre natürliche Lage, welche 2 Provinz-Hauptorte einander nahe bringt und dem Handelsverkehr wie der Strategie wesentliche Abkürzung von Entfernungen schafft.

Noto-Licata. Am 29. März wurde die Theilstrecke (der Sizilianischen Eisenbahn) Licata-Terranova (36 km) dem vollen Verkehr übergeben.

Ceva-Ormea. Durch die Belastungsproben der grossen Tanarobrücke (ein Bogen zu 78 m Spannung) hat sich die landespolizeiliche Abnahme der nur 3 km langen Strecke Garessio-Trappa etwas hinausgeschoben; die Eröffnung für den Verkehr erfolgte am 15. April.

Betrieb.

Knallsignale. Neuerdings stellte die Verwaltung der Mittelmeerbahnen Versuche mit der Scartazzi-Opessi'schen Vorrichtung an, welche zwei Knallpatronen enthält, die beim Durchfahren eines Zuges gleichzeitig explodiren sollen und selbstthätig aus einem Vorrathskästchen ergänzt werden. Die Vorrichtung kann in Verbindung mit einem optischen Signal oder auch für sich allein wirken; ihr Vortheil besteht darin, dass sie mindestens einen Tagesbedarf aufzunehmen vermag und dass durch die Entzündung zweier getrennter Patronen die Möglichkeit eines Versagens in erhöhtem Grade ausgeschlossen erscheint. Das Signal ist bei einfachem wie bei doppeltem Schienenstrange verwendbar und die Patronen sind gegen Witterungseinflüsse wie gegen äussere Einwirkung geschützt.

Wagenheizung. Die nämliche Verwaltung beabsichtigt die Dampfheizung, welche sich bewährt hat, in grösserem Umfang einzuführen, worauf bei Neubestellungen bereits Rücksicht genommen wird.

Personalien. In dem Kabinet Rudini ist der neuernannte Minister der öffentlichen Arbeiten Ascan. Branca, welchem vorläufig vertretungsweise auch Post- und Telegraphenwesen übertragen wurden, eines der jüngsten Mitglieder. In 1840 geboren, studirte er auf der Universität Neapel und war seit 1870 ununterbrochen im Hause der Abgeordneten Vertreter von Potenza. Während des ersten Kabinets Depretis und seit 1878 nach dem Fall Cairoli's war er Generalsekretär für Ackerbau, Gewerbe und Handel, erwarb sich in dieser Stellung den Ruf eines thätigen und umsichtigen Verwaltungsbeamten und hatte mehrfach Gelegenheit, sich in Bezug auf Finanzwirthschaft hervorzuthun, so z. B. durch sein bald nach der Pariser Weltausstellung 1867 erschienenes Werk „Le crédit et la banque internationale". Er galt als einen der entschiedensten Gegner der Eisenbahn-Uebereinkünfte jedoch wird von ihm vorausgesetzt, dass er die ökonomische Seite der Eisenbahnfrage auf gesunder Grundlage zu befriedigender Lösung bringen und die verschiedenen einander widerstreitenden Interessen zu versöhnen wissen wird. Ueber sein Programm verlautet, dass er die Eisenbahntarife einer gründlichen Durchsicht unterziehen will, mit der ausgesprochenen Absicht, Durch- und Ausfuhr nach Möglichkeit zu erleichtern, jedoch nur schrittweise allmählich und in stetem Hinblick auf die Geldverhältnisse des Staates. Die Grundsätze, nach welchen er zu verfahren gedenkt, sind auch in einer Ansprache angedeutet, welche er als Unterweisung an die unterstehenden Beamten für öffentliche Arbeiten sowie an die Präfekten des Königreiches erlassen hat.

Zum Direktor an Stelle des verstorbenen Orl. Bignami hat der Verwaltungsrath der Bahn Turin-Ciriè-Lanzo den Ingenieur F. Beltrami, früher bei den Oberitalienischen Bahnen, zuletzt Abtheilungsvorstand im Bahnerhaltungsdienst des Mittelmeernetzes erwählt.

Nordmailändische Bahnen. Die Betriebseinnahme für 1890 belief sich nach Abzug der Abgaben auf 2 548 259 L., gegen das Vorjahr um 37 628 L. mehr.

Sizilisches Netz. Bezüglich statistischer Angaben über das abgelaufene Betriebsjahr ist nachstehendes hervorzuheben: Gesammtlänge 720 (am 30./6. 1889 nur 706) km, Durchschnitts-Betriebslänge 715 (676) km. Roheinnahme: Hauptnetz 7 308 056 L., Nebennetz 557 785 L., also auf das Kilometer 12 000 bezw. 5 262 L., im Durchschnitt 11 001 L. oder gegen das Vorjahr um 1 010 L. mehr. Davon trafen auf: Personen 3 107 180 (+ 68 893) L., Gepäck und Hunde 67 681 (+ 4 861) L., Eilgut 343 827 (+ 28 368) L., beschleunigtes Frachtgut 337 085 (+ 96 543) L., Frachtgut 3 424 245 (+ 174 924) L., Nebeneinnahmen 28 039 (+ 2 803) L. Betriebsausgabe: 6 442 724 L. oder auf das Kilometer 9 011 (6 333 691 bezw. 9 369) L., somit insgesammt mehr 109 033 L. und für 1 km weniger 359 L.; auf das Zugkilometer entfielen 2,68 (Vorjahr 2,80) L. Ausgabe. Diese Ausgabe vertheilte sich: Allgemeine Verwaltung 898 507 (+ 60 631) L., Bahnerhaltung 1 236 089 (— 179 795) L., Material- und Zugdienst 2 773 289 (+ 220 272) L. und Fahr- bezw. Verkehrsdienst 1 543 839 (+ 8 180) L. Die Ausgabe überhaupt hat in den letzten Jahren sich verringert. — Die Neubauten anlangend, soll von der Linie Noto-Licata (abgesehen von der fertiggestellten Strecke Licata-Terranova) die Strecke Noto-Sampieri im Dezember 1891, Sampieri-Modica im April 1892, Terranova-Commiso in 1894 und die Schlussstrecke Modica-Commiso in 1895 zur Eröffnung gelangen, was der Stand der Arbeiten gut gestatten wird. Ebenso wird die rechtzeitige Vollendung von Scordia-Caltagirone (Dezember 1892) gewährleistet. — Die Bilanz schliesst mit 52 271 403 L. ab, worin das Gesellschaftskapital auf 20 000 000, die Obligationen auf 16 600 000, die Reservefonds auf 268 884, die Erneuerungsfonds auf 3 086 629 Lire beziffert werden; nach Abzug der Aufwendungen (darunter Anlagekosten rund 18 521 200 L., Neubauten 21 002 465 L.) verbleiben zur Verfügung der Gesellschaft 4 998 215 L. Ueber den Reingewinn von 416 690 L. ist bereits berichtet.

Sardinische Sekundärbahnen. Der Verwaltungsrath der Turiner Bank äussert sich in der Hauptversammlung der Aktionäre dahin, dass das Unternehmen, an welchem die Bank so wesentlich betheiligt ist, gedeihlich fortschreitet, indem die Linien der ersten und zweiten Bauperiode in regelrechter Weise dem Betriebe überantwortet sind bezw. werden. Was die Linien der dritten Periode anbelangt, für welche erst ab April 1893 ein kilometrischer Zuschuss gewährt wird, so glaubt die Gesellschaft, mit dem Bau nicht vorgreifen zu dürfen. — Nachdem in 1889 eine Gesammtdividende von 17 L. für die Aktie

zur Vertheilung gelangte, was einer Mehreinnahme von je 1 L entspricht, und für das letzte Betriebsjahr der gleiche Betrag in Aussicht steht, ist zu bemerken, dass nach Beendigung des Baues der Linien dritter Periode die erhöhte Beihilfe auch eine Verzinsungserhöhung in sich schliesst.

Die Minister der öffentlichen Arbeiten. In den konstitutionellen Kabinetten Italiens sind in der Zeit vom März 1848 bis dahin 1891 unter drei Königen von Sardinien bezw. Italien insgesammt 45 Minister der öffentlichen Arbeiten zu verzeichnen gewesen, und zwar 13 in den 13 letzten Jahren des Königreiches Sardinien, 32 in den ersten 30 Jahren des geeinten Italiens unter zusammen 40 Ministerpräsidenten; da indessen verschiedene von ihnen in mehreren (bis zu fünf) Kabinetten den genannten Ministerposten bekleideten, so handelt es sich in Wirklichkeit nur um 26 verschiedene Personen. Die längste Amtszeit mit 3 Jahren 10 Monaten erreichte Minister Genala, die kürzeste Dauer war eine interimistische Wahrnehmung des Amtes in 1848 mit 20 Tagen.

Reisen der Staatsbeamten. Auf den Vorschlag des Generalinspektorates der Eisenbahnen an die hauptsächlichen Verwaltungen haben die Gesellschaften der beiden grossen Netze der Halbinsel die baldige Einberufung eines Berathungskörpers beantragt, welcher über die zu befolgenden Grundsätze bei Reisen von Centralverwaltungs- und Provinzialbehörden eingehend berathen und über dieselben endgültig schlüssig werden soll.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Ein Betriebsunfall setzt einen ursächlichen Zusammenhang zwischen Unfall und Betrieb voraus. Weg zur und von der Arbeit.** Aus den Entscheidungsgründen: „Ein Betriebsunfall liegt vor, wenn ein, sei es auch nur mittelbarer ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und dem Betriebe besteht. Einen solchen Zusammenhang hat aber der erkennende Senat zwischen dem Unfalle des Klägers und dem Bergwerksbetriebe des Beklagten annehmen müssen. Der Kläger will auf der Betriebsstätte durch Sturz in eine Baugrube verunglückt sein, als er nach beendigter Arbeit den Heimweg angetreten hatte. Der Weg des Arbeiters zu und von der Arbeit, soweit er über den Betriebsplatz führt, ist ein Theil seiner auf dem Arbeitsplatze zu leistenden Verrichtungen; bringt ihn diese Verrichtung mit dem Betriebe oder mit den für den Betrieb getroffenen Einrichtungen in Berührung und erleidet er hierdurch einen Unfall, so hat sich der Unfall bei dem Betriebe ereignet. Nun ist zwar der vom Kläger eingeschlagene Weg nicht der gewöhnliche gewesen, aber, selbst wenn die Wahl desselben fahrlässig gewesen sein sollte, so ist Kläger bei Einschlagung dieses Weges doch immer auf der Rückkehr von der Arbeit begriffen gewesen und hat ihn mithin der Unfall bei einer mit seiner Arbeit in Verbindung stehenden und von dem Arbeitsverhältnisse beherrschten Verrichtung auf der Betriebsstätte betroffen; der Heimweg hat aber auch den Kläger mit Einrichtungen des Betriebs in Berührung gebracht und diese Berührung hat den Unfall herbeigeführt; denn die Baugrube, in welche der Kläger gestürzt sein will, war zur Aufnahme des Fundaments einer Ventilirmaschine bestimmt, war mithin für Betriebszwecke ausgeschachtet. So ist der Kläger nach seiner eigenen Darstellung dadurch verunglückt, dass ihn sein über die Betriebsstätte angetretener Heimweg mit einer für Betriebszwecke hergestellten Einrichtung in Berührung gebracht hat. Das ist ein Betriebsunfall. Beim Fehlen der Voraussetzungen des § 95 des Unfallversicherungsgesetzes steht daher dem Kläger gegen den Beklagten ein Anspruch auf Schadensersatz nicht zu. — § 1 Unfallvers.-Ges. v. 6. Juli 1884.“ — (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 4. Juli 1890; Eger, Eisenbahnr. Entscheid. Bd. VII S. 446 f.)

Nachruf.

Verkehrsinspektor Seydel †.

Nach kurzem Krankenlager verschied am 16. April d. J. im Alter von 61 Jahren unerwartet der Kaiserliche Eisenbahn-Verkehrsinspektor Herr Emil Seydel in Metz. In einer langen erfolgreichen Thätigkeit hat der Verblichene seine Kräfte fast bis zum letzten Athemzuge unermüdlich seinem Berufe gewidmet. Als Bahnkontroleur der Main-Weser Bahn nahm er im Jahre 1870 verdienstvollen Antheil an der grossen und schwierigen Aufgabe des Truppenaufmarsches, durch deren glückliche Lösung die Eisenbahnen zu den grossen Erfolgen des Feldzuges so wesentlich beigetragen haben. Ausgezeichnet für seine Leistungen durch Verleihung des rothen Adlerordens IV. Klasse, folgte der Verewigte einem Rufe in die neuerworbenen Landestheile, wo ihm als Verkekrsinspektor Gelegenheit geboten war, seine reichen Kenntnisse bei der Einrichtung und dem inneren Ausbau der Reichseisenbahnen in einflussreicher Weise zu verwerthen. Sein freier Blick erkannte stets zur rechten Zeit die Bedürfnisse des Verkehrs, und sein klares Urtheil, wie sein gesuchter Rath fanden allezeit die Zustimmung seiner Behörde. Durch die Verleihung des Kronenordens III. Klasse erlangte der Verblichene die wiederholte Anerkennung seines verdienstvollen Wirkens an höchster Stelle.

Seinen Untergebenen war er stets ein väterlicher Freund, und als Mensch verschaffte ihm sein biederer Charakter die Achtung aller, die ihm näher traten.

So schied aus dem kleinen Kreise der einflussreichen Verkehrsbeamten ein ganzer Mann, dessen Andenken unvergessen bleiben wird. Möge ihm die Erde leicht sein!

Personalnachrichten.

Preussen.

Dem Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath und Ministerialdirektor Brefeld, Direktor der Abtheilung für die Staatsaufsicht über die Privateisenbahnen und für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten der Staatseisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, ist der Charakter als Wirklicher Geheimer Rath mit dem Prädikate „Excellenz“ verliehen worden.

Der Eisenbahndirektor May, beschäftigt im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, ist gestorben.

Preussische Staatsbahnen.

Bei Uebernahme in den unmittelbaren Staatsdienst sind ernannt worden: der Ober-Güterverwalter der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn-Gesellschaft Rix zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Hannover-Rheine) in Hannover und der Eisenbahn-Baumeister der Unter-Elbeschen Eisenbahngesellschaft von Hein zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt in Harburg.

Verliehen ist den Regierungsräthen: Jeckstein in Altona die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, Dr. Koch in Magdeburg die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst, Dr. Schlomka in Bromberg die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst; den Regierungsassessoren: Gallo in Neuwied die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst, Schaff unter Belassung in seiner Beschäftigung in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Breslau-Sommerfeld) in Breslau, Dr. Thiel in Berlin die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Direktionsbezirk Bromberg) in Berlin; ferner den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Rosenkranz in Stettin die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Eisenbahn-Betriebsamte (Berlin-Stettin) daselbst und Peters und Stimm, beide in Breslau, die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt (Brieg-Lissa) in Breslau.

Der Eisenbahndirektor Holzheuer in Bromberg ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Direktionsmitgliedes bei der Eisenbahndirektion in Bromberg betraut worden.

Versetzt sind: der Geheime Baurath Lex, bisher in Elberfeld, nach Breslau behufs Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der am 1. d. Mts. bei der dortigen Eisenbahndirektion gebildeten Abtheilung IV (für Neubauten); die Regierungs- und Bauräthe: Neumann, bisher in Magdeburg, als Direktor an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Halberstadt, Paffen, bisher in Allenstein, als ständiger Hilfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Braunschweig, Schmitt, bisher in Breslau, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Elberfeld und Theune, bisher in Halberstadt, als Mitglied (auftrw.) an die Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg; die Bauräthe: Stempel, bisher in Stolp, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Münster-Emden) in Münster und Zinkeisen, bisher in Leipzig, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Direktionsbezirk Altona) in Berlin; die Regierungsräthe: Bayer, bisher in Ratibor, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Erfurt, Elias, bisher in Elberfeld, als Direktor an das Betriebsamt in Ratibor, Hemme, bisher in Erfurt, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Elberfeld, Dr. Kieschke, bisher in Hannover, als Direktor an das Betriebsamt in Neisse, Röttger, bisher in Neisse, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Hannover, Dr. Schröder, bisher in Köln, als Direktor an das Betriebsamt (Direktionsbezirk Breslau) in Posen und Simmers, bisher in Frankfurt a/M., als Mitglied an die Eisenbahndirektion (linksrh.) in Köln; die Eisenbahn-

direktoren Führ, bisher in Bromberg, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Hannover und de Terra, bisher in Berlin, nach Frankfurt a/M. behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Blunck, bisher in Glatz, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Neisse, Boie, bisher in Thorn, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Erfurt, Goleniewicz, bisher in Lissa, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Brieg-Lissa) in Breslau, Hinrichs, bisher in Cassel, nach Erfurt in das betriebstechnische Büreau der Eisenbahndirektion daselbst, Karsch, bisher in Münster, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Essen, Kühnert, bisher in Breslau, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Lissa, May, bisher in Kattowitz, nach Breslau als Vorsteher des bautechnischen Büreaus der Eisenbahndirektion daselbst, Matthes, bisher in Marienburg, nach Fordon zur Leitung des Baues der Brücke über die Weichsel, Prins, bisher in Inowrazlaw, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Direktionsbezirk Erfurt) in Cassel und Schwandt, bisher in Breslau, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Kattowitz.

Gestorben ist der Rechnungsrath Fuchs, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Betriebsamt (Hannover-Altenbeken) in Hannover.

(Siehe auch die Personalnachrichten in den Nummern 26, 27 und 29 dieser Zeitung.)

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franzbahn.

Nach Uebernahme der verstaatlichten Mecklenburgischen Eisenbahnen in die Landesherrliche Verwaltung am 1. April d. J. sind von den Beamten der früheren Privatbahnen ernannt worden:

1. bei den Bahnabtheilungen (Bauinspektionen): der Eisenbahn-Baumeister Langfeldt zum Vorsteher der Bauinspektion zu Rostock mit dem Charakter eines Ober-Bauinspektors und der Betriebsingenieur Voth zum Bahningenieur daselbst, der Eisenbahn-Baumeister Loycke zum Vorsteher der Bauinspektion zu Schwerin mit dem Charakter eines Ober-Bauinspektors, der Eisenbahn-Baumeister Greverus zum Vorsteher der Bauinspektion Malchin mit dem Charakter eines Eisenbahn-Bauinspektors, der Bahningenieur Wunder zum Bahningenieur bei der Bauinspektion zu Wismar;
2. bei dem betriebstechnischen Büreau: der Regierungs-Baumeister Albrecht zum Vorsteher des betriebstechnischen Büreaus mit dem Charakter eines Ober-Betriebsinspektors, der Betriebsingenieur Voigt zum Betriebsingenieur und Stellvertreter des Ober-Betriebsinspektors;
3. bei der Maschinen- und Werkstätteninspektion: der Ober-Maschinenmeister Pöschmann zum Vorsteher mit dem Charakter eines Ober-Maschineninspektors, der Maschinenmeister Dietz zum Maschinenmeister, der Werkstättenvorsteher Neubert zum Vorsteher der Malchiner Werkstätte;
4. beim bautechnischen Büreau: der Eisenbahn-Baumeister Möbius zum Vorsteher mit dem Charakter eines Eisenbahn-Bauinspektors, der Plankammer-Verwalter Obergeometer Riemann zum Plankammer-Verwalter mit dem Charakter eines Obergeometers;
5. beim Hauptbüreau der Generaldirektion: der Direktionssekretär Müller zum Vorsteher des Hauptbüreaus mit dem Charakter eines Generaldirektions-Sekretärs;
6. beim Verkehrsbüreau: der Verkehrsinspektor Occolowitz zum Vorsteher mit dem Charakter eines Verkehrsinspektors, der Ober-Güterverwalter Abesser zum Vorsteher der Reklamations- und Fundbüreau-Abtheilung des Verkehrsbüreaus mit dem Charakter eines Ober-Güterverwalters, der Kontroleur Torbeck zum Vorsteher der Tarifbüreau-Abtheilung des Verkehrsbüreaus mit dem Charakter eines Eisenbahnsekretärs;
7. bei der Hauptkassen-Verwaltung: der Hauptkassen-Rendant Haacker zum Vorsteher mit dem Charakter eines Hauptkassen-Rendanten, der Buchhalter Möllendorf zum Vorsteher der Buchhalterei der Hauptkassen-Verwaltung mit dem Charakter eines Haupt-Buchhalters;
8. bei dem Büreau für die Rechnungsrevision: der Revisor Frenck zum Vorsteher mit dem Charakter eines Revisors;
9. bei dem statistischen Büreau: der Büreauvorsteher, Eisenbahnsekretär Schröder zum Vorsteher mit dem Charakter eines Eisenbahnsekretärs;
10. bei der Telegrapheninspektion: der Telegrapheninspektor Klipphahn zum Vorsteher mit dem Charakter eines Ober-Telegrapheninspektors;
11. bei der Materialienverwaltung: der Materialienverwalter Thiesseng zum Materialienverwalter;
12. zu Stationsvorstehern I. Klasse: die Bahnhofsinspektoren Nicolai zu Malchin, Hagemann zu Bützow, Steffen zu Lübeck, Rangirbahnhof, Werner zu Rostock, Evers zu Schwerin, von Seydewitz zu Teterow, Abshagen zu Güstrow, Engelhardt zu Wismar, Oberfeldt zu Neubrandenburg, Eberhard zu Doberan, Kühl zu Kleinen;
13. zu Güterexpedienten I. Klasse: die Güterexpedienten Horn zu Schwerin, Rong zu Güstrow, Grimm zu Neubrandenburg, Werth zu Wismar, Abel zu Rostock.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. In dem neuen Tarif vom 1. April 1891 sind mit sofortiger Gültigkeit folgende Berichtigungen vorzunehmen:

Auf Seite 41 ist die Entfernung bei Grube Vaterland von 372 in 373 und auf Seite 49

lfd. Nr. 12 der Satz der Klasse 14a von 4,54 in 3,44 *M*,

lfd. Nr. 12 der Satz der Klasse 14b von 4,34 in 3,34 *M*,

lfd. Nr. 13a der Satz der Klasse 13a von 4,36 in 3,36 *M*

abzuändern.

Altona, den 17. April 1891. (779)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr für Galizien. Druckfehlerberichtigung. Im Elbeumschlags-Tarife für Galizien vom 1. September 1890 ist auf Seite 45 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 2a für Holz Wygoda-Schönpriesen-Umschlag von 147 ₰ auf 247 ₰ zu berichtigen und zwar mit Wirksamkeit ab 1. Mai cr.

Wien, den 16. April 1891. (780)
K.K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Berlin. Mit Gültigkeit vom 20. April 1891 werden die Stationen der Neubaustrecke Elberfeld-Cronenberg und zwar Küllenbahn und Cronenberg in den obenbezeichneten Staatsbahnverkehr einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Berlin, den 15. April 1891. (781MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Verkehr zwischen Duderstadt, Eisleben, Riestedt und Sangerhausen einerseits und der Bayerischen Station Steinmühle andererseits, findet vom 20. d. Mts. an eine direkte Güterabfertigung statt. Die Güterabfertigungs-Stellen der genannten Stationen ertheilen über die Höhe der Frachtsätze auf desfallsige Anfragen Auskunft.

Hannover, den 15. April 1891. (782)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Mit Wirkung vom 1. Mai l. J. wird die Station Peterzell-Königsfeld mit den für Villingen bestehenden Frachtsätzen in die Ausnahmetarife für Petroleum und Naphta ab den Stationen Mannheim, Ludwigshafen, Mainz, Gustavsburg-Kastel, Frankfurt a/M. und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen aufgenommen.

Karlsruhe, den 17. April 1891. (783)
Generaldirektion
der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Holzverkehr. Die Station Münstereifel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) wird mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. mit den um 14 km bezw. 0,04 *M* erhöhten Entfernungen und Frachtsätzen der Station Euskirchen in den Ausnahmetarif vom 1. März 1884 aufgenommen.

Köln, den 16. April 1891. (784)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Die für die Zeit vom 27/15. März bis 27/15. November cr. für die Beförderung von Getreide etc. von Warnitzkaja-Pristan nach Danzig und Neufahrwasser eingeführten vorjährigen Ausnahmefrachtsätze werden mit Gültigkeit von sofort um 2,01 Rbl. pro Wagen ermässigt.

Danzig, am 14. April 1891. (785J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 20. April 1891 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlen - Brikets von den Stationen Herzogenrath, Horrem, Kalscheuren, Kierberg und Liblar des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach Baexem, Budel (Station), Fauquemont, Haelen, Maestricht (Station), Meerssen, Melick - Herkenbosch, Roermond, Vlodrop, Weert und Wylré, Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn, sowie Eysden und Gronsveld, Stationen der Lüttich-Maestrichter Bahn, in Kraft.

Durch diesen Tarif werden die bezüglichen Frachten des Ausnahmetarifs, Heft II, Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn vom 1. April 1888 aufgehoben.

Soweit Erhöhungen durch Einführung dieses Tarifs eintreten, bleiben die seitherigen bezüglichen Frachten noch bis zum 1. Juni 1891 bestehen.

Köln, den 16. April 1891. (786)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Südwestdeutscher Verband. Mit Wirkung vom 15. April d. J. kann im Verkehr zwischen Säckingen und den östlich davon gelegenen Badischen Stationen einerseits und den Stationen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen und Luxemburg andererseits auf Verlangen der Versender die Beförderung von Leichen und von nicht auf eigenen Rädern laufenden Fahrzeugen sowie von lebenden Thieren anstatt über Basel über Schopfheim - Weil gegen Frachtzuzahlung für die Mehrentfernung von 4 km stattfinden.

Strassburg, den 15. April 1891. (787)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederschlesischer Koksverkehr. Am 10. Mai d. J. kommen für die Beförderung von Koks aus dem Niederschlesischen Kohlenreviere in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach Station Zditz der Böhmischen Westbahn direkte Frachtsätze zur Einführung. Näheres über diese Tarifsätze ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.

Berlin, den 9. April 1891. (788MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. Mai d. J. gelangen unter Aufhebung der bisherigen Frachtsätze für Tondern A. und M. theils neue, theils abgeänderte Tarifsätze für T o n d e r n M. zur Einführung.

Hierdurch werden für den Verkehr mit Tondern im allgemeinen Frachtermässigungen und nur bei einzelnen Stations - Verbindungen unerhebliche Frachterhöhungen herbeigeführt.

Letztere treten indess erst mit dem 10. Juni d. J. in Kraft. Bis dahin erfolgt die Abfertigung der bezüglichen Sendungen noch auf Grund der bisherigen billigeren Tarifsätze.

Nähere Auskunft wird ertheilt bis zum 1. Mai durch unser Tarifbüreau und von diesem Tage ab durch die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. April 1891. (789)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. M a i d. J. ab wird die Station B r e s l a u O. S. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau in den Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von Gütern v o n Deutschen und Niederländischen Stationen n a c h G r a j e w o, Station der Ostpreussischen Südbahn, zur Ausfuhr nach Russland mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

	Frachtsätze für 100 kg in Mark für Sendungen von		
	unter 5 000	5 000	10 000
	Kilogramm		
Wagenladungsklassen A und B sowie Stückgut .	2, 65	2, 34	2, 13
Spezialtarif I .	1, 91	1, 74	1, 56
„ II .	1, 70	1, 56	1, 41
„ III .	1, 41	1, 32	1, 21
A u s n a h m e t a r i f 1.			
I. Kategorie .	1, 83	1, 67	1, 50
II. „ .	1, 62	1, 49	1, 35
III. „ .	1, 41	1, 32	1, 21

Die auf den Seiten 6 und 7 des Tarifs bezeichneten Frachterhöhungs - Beträge werden zu den vorstehenden Frachtsätzen n i c h t erhoben.

Die Entfernung von Breslau O. S. nach Grajewo beträgt 628 km.

Bromberg, den 14. April 1891. (790)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Niederländischer Verbands-Gütertarif. Theil II. Am 1. Mai d. J. erscheint an Stelle und unter Aufhebung der Ausgabe vom 1. August 1888 nebst Nachträgen eine neue Ausgabe des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifs.

Von Neuerungen sind hervorzuheben: Die bisher im Verkehre mit Stationen der vormaligen Niederländischen Rheinbahn in Geltung gewesenen Beförderungsbeschränkungen für einzelne in der Anlage D. der Betriebsreglements aufgenommenen Gegenstände kommen zur Aufhebung. — Getreide, Hülsenfrüchte, Kleie und Oelsaaten in Wagenladungen werden auch in unverpacktem Zustande (in loser Schüttung) zur Beförderung übernommen. — Die besonderen Bestimmungen zu den §§ 50 und 51 der Betriebsreglements werden, soweit der Verkehr nach Russland bezw. mit Alexandrowo, Wirballen und Sosnowice, sowie mit Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Hamburg und Altona in Betracht kommt, theilweise geändert bezw. ergänzt. — Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen, bei denen auch der Tarif zum Preise von 0, 15 ℳ käuflich zu haben ist.

Elberfeld, den 17. April 1891. (791)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Saarkohlen-Tarif Nr. 3. Die im Nachtrage III zum Saarkohlen-Tarif Nr. XVIII für Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt enthaltenen Frachtsätze finden auch Anwendung für die gleichnamigen Wettbewerbstationen der Hessischen Ludwigsbahn.

Köln, den 17. April 1891. (792)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband. Verkehr mit Oesterreich. Am 10. Mai l. J. tritt der Nachtrag IV zum Tarife Theil II, Heft 1 für oben genannten Verband in Kraft. Derselbe enthält neue Ausnahmetarife für Schiefer, Thon, Zinnerz etc., Palmnusskerne, Hohlglas und Erweiterung bezw. Aenderung bestehender Ausnahmetarife und Berichtigungen.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 18. April 1891. (793)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Für den Rundreiseverkehr im Süddeutschen Verbande erscheint am 1. Juni d. J. ein neuer Tarif, durch welchen für einzelne Touren etwas erhöhte Preise eingeführt werden. Auf Wunsch ertheilen wir nähere Auskunft.

Mainz, den 18. April 1891. (794)
Namens der betheiligten Bahnen:
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn. T a r i f - und A n t h e i l s t a b e l l e für d i r e k t e F a h r k a r t e n. Mit 1. Mai 1891 tritt eine neue Tarif- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der K. K. priv. Graz - Köflacher Eisenbahn andererseits in Kraft, durch welche die gleichnamige Tabelle vom 1. Februar d. J. aufgehoben wird.

Exemplare der neuen Tabelle sind um den Preis von 10 kr. pro Stück bei der kommerziellen Direktion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien zu haben.

Wien, am 16. April 1891. (795)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
auch namens der
K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. A u f h e b u n g d e r T a r i f t a b e l l e n f ü r T o u r - u n d R e t o u r - b i l l e t s v o m 1. N o v e m b e r 1888. Die am 1. November 1888 eingeführten Tariftabellen für die Beförderung von P e r s o n e n mit Tour- und Retourbillets im direkten Verkehre zwischen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, Böhmischen Kommerzialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Böhmischen Westbahn, Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Kuttenberger Lokalbahn andererseits nebst Nachtrag I vom 1. Januar 1890 werden am 30. April l. J. aufgehoben.

Wien, den 18. April 1891. (796)
Die Direktion
der Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Güterverkehr.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Einführung des Nachtrages II bezw. III zum Personen- und Gütertarife der Szatmár - Nagybányaer Eisenbahn.) Am 1. Juni l. J. tritt zu dem Personen- und Gütertarif (Theil II) der Szatmár-Nagy-

bányaer Eisenbahn der Nachtrag II bezw. III ins Leben, durch welche die auf der genannten Eisenbahn für Personen und Reisegepäck, sowie die für Eil- und Frachtgüter bestehenden Transportgebühren um die gesetzliche Transportsteuer erhöht werden.

Budapest, am 17. April 1891. (797)

Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Verkauf von ausrangirten Gepäckwagen mit Achsen und Rädern und von 120 Rädersätzen. Die in der Centralwerkstatt in Tilburg sich befindenden Gepäckwagen mit Achsen und Rädern und 120 Rädersätze sollen durch Submission vergeben werden. Die Submissionszettel sollen der Abtheilung für Maschinen- und Wagendienst zu Utrecht am 6. Mai 1891 vor 2 Uhr Nachmittags zugerichtet sein.

Der Ingenieurchef der Centralwerkstatt zu Tilburg wird über die Materialien Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Utrecht, den 18. April 1891. (798)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Nachruf.

Dem Herrn über Leben und Tod hat es gefallen, unsern hochverehrten Vorgesetzten, den Kaiserlichen Eisenbahn-Verkehrsinspektor

Herrn Emil SEYDEL

Ritter hoher Orden

im Alter von 61 Jahren heute Morgen nach nur zweitägiger, schwerer Krankheit mitten aus seinem Amte abzurufen.

Wir betrauern in dem Verstorbenen einen allezeit wohlwollenden Vorgesetzten, der die ungetheilte Liebe und Achtung aller seiner Untergebenen im höchsten Grade genoss und dem wir ein unvergängliches Andenken treu bewahren werden.

Metz, den 16. April 1891.

Die Beamten des Verkehrs-Inspektionsbezirks Metz.



GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau

empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben- und Fabrikbahnen:**

Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. Hartguss-Herzstücke mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).

Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten Strassenbahn-Schienensysteme nach vorhandenen zahlreichen Modellen. — Hartgussräder nach fast 700 Modellen, fertige Achsen mit Rädern u. Lagern. — Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken usw.

Ferner: Krahne jeder Art mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, vollständige hydraulische Krahnanlagen, hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen (System Rohde & Schmitz) usw.

Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Grosse Parthie Unterlagscheiben und Splinten sehr billig abzugeben. Auch blanke Muttern etc. Bedarfsmassen sub B. G. 3853 an G. L. Daube & Co., Köln.



Büsscher & Hoffmann

Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.

Filiale: Breslau, Flurstrasse 9.

Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Guss-Asphalt.

Asphalt-Platten.

Fertige Isolirungen etc.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.



Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 32. 1891.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 25. April 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 8 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Ueber den Oesterreichischen Zonentarif.

Vortrag Sr. Excellenz des Herrn Alois Freiherrn v. Czedik.*)

Wir stehen unter dem Zeichen des Verkehrs, sagte unlängst der Kaiser von Deutschland. Die ausserordentliche Aufmerksamkeit und Theilnahme, mit der, ich kann sagen, in ganz Europa der Bewegung in der Reform der Personentarife gefolgt wird, könnte diesen Ausspruch bestätigen. Auch im Klub, wie gerade Ihr geehrter Herr Präsident zu sagen die Güte hatte, ist der Gegenstand besprochen worden, und ich erlaube mir, das dahin zu ergänzen, dass ich hinzufüge, nicht blos im Laufe der eben zu Ende gehenden Wintersaison, sondern auch in vergangenen Jahren; in den Jahren 1883 und 1884 hat Dr. Hertzka seine Vorträge über Personenporto begonnen und es haben sich sehr ausführliche Diskussionen daran geknüpft. Es ist dann im Jahre 1888, 2. Dezember, über Einladung der Klubleitung der bekannte Schriftsteller Dr. Engel in Wien gewesen und hat ebenfalls hier einen Vortrag gehalten.

Am 20. Januar d. J. war Herr Perrot hier, und im Dezember vorigen Jahres war es der Ungarische Abgeordnete Neményi, welcher hier seinen Vortrag über das Ungarische Eisenbahnwesen und nicht zum geringsten Theile über die Personentarif-Reform in Ungarn gehalten hat. In Mitte aller dieser einzelnen Vorträge, die sich vom Jahre 1883 herwärts ziehen, fielen gewichtige Thatsachen. Am 1. Juli 1889 wurde in Oesterreich der Zonentarif, vorerst nur auf den Wiener Lokalstrecken eröffnet. Einen Monat später, im August 1889, hat man in Ungarn den Zonentarif eingeführt. Die Oesterreichische Regierung hat im Frühjahre 1890 sich bestimmt gefühlt, einen Antrag im Abgeordnetenhause einzubringen wegen Ausdehnung des Zonentarifes auf die sämmtlichen Oesterreichischen Staatsbahnen bezw. fakultativ auch auf die übrigen Bahnen. Es ist sehr begreiflich, dass sich diesen Anregungen und Ereignissen gegenüber in der Eisenbahnwelt der Wunsch fühlbar gemacht hat, es möchte auch im Klub einmal ein Oesterreicher und speziell über die Oesterreichischen Einrichtungen einen Vortrag halten. Es wäre gewiss schon im vorigen Jahre geschehen, wenn nicht eben die Einbringung der früher erwähnten Regierungsvorlage bereits in das Frühjahr gefallen wäre, und von da ab die Klubabende ein Ende nahmen. Es konnte aber in dieser Saison nicht früher geschehen und musste auf den letzten Klubabend verschoben werden, weil der begreifliche Wunsch dabei obwaltete, in diesem Vortrage die ziffermässigen Resultate des ersteintretenden Jahresabschnittes nach Einführung des Zonentarifes mitzutheilen.

Bei diesem Anlasse sei mir gestattet, zu erwähnen, dass die ziffermässigen Daten, welche ich die Ehre haben werde, im Laufe meines Vortrages zu bringen, und die Sie theilweise auf

*) Gehalten in der Versammlung des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten am 24. März d. J.; mitgetheilt in der „Oesterr. Eisenb.-Ztg." Nr. 13 vom 29. März d. J.

den hier aufgestellten Tafeln verzeichnet finden, noch nicht bis auf die letzte Einheit festgestellt sind. Es ist möglich, dass im Laufe der nächsten Wochen kleine Aenderungen in der einen oder anderen Ziffer vor sich gehen, jedoch werden dieselben keineswegs wichtig oder einschneidend sein, so dass die gegenwärtig angeführten Zahlen mit voller Ruhe dem Vortrage zu Grunde gelegt werden konnten.

Wenn ich mich nun meiner Aufgabe für heute zuwende, so erlaube ich mir zu skizziren, dass ich dieselbe darin sehe, Ihnen über die Entwickelung des Oesterreichischen Personentarifes vor dem Zonentarif ein Bild zu entwerfen, den Zonentarif selbst darzustellen und zwar sowohl wie er hier, als wie er in Ungarn ist. Es ist gar nicht möglich, in der Frage den Ungarischen Zonentarif ausser Betracht zu lassen, ich muss ihn in den Kreis meiner Betrachtung ziehen und werde ihn selbstverständlich einer ausschliesslich fachlichen Untersuchung so unterziehen, wie den Oesterreichischen Tarif selbst. Es wird dann meine Sache sein, darzustellen, wie die Oesterreichischen bezw. Ungarischen Personentarife von Anfang her gebildet wurden und wie man zu den jetzt geltenden Sätzen gekommen ist.

Ebenso werde ich über die Resultate, sowohl was die Frequenz, als die finanziellen Ergebnisse betrifft, zu sprechen haben und endlich werde ich die Ehre haben, einen Rückblick zu machen auf jene Beurtheilungen, wie sie über den Oesterreichischen Zonentarif zur Zeit seines Entstehens gefällt wurden. In dieser Beziehung muss ich an die Spitze meiner heutigen Ausführungen die Bemerkung setzen, dass es keineswegs vorgesehen war, sondern vielmehr ein ganz eigenthümliches Zusammentreffen ist, auf das ich erst gestern oder vorgestern aufmerksam gemacht worden bin, dass es heute nämlich gerade Jahrestag ist, dass Se. Excellenz der Herr Handelsminister im Abgeordnetenhause im Budgetausschusse den Oesterreichischen Zonentarif zur Sprache gebracht hat. Von da ab ist er zur allgemeinen Kenntniss gekommen und feiern wir also heute sein erstes Geburtsfest.

Wenn ich somit mir gestatte, über die Entwickelung des Personentarifwesens zu sprechen, so muss ich daran erinnern, dass vor allem anderen die Frage berechtigt erscheint: wie sind denn überhaupt die Staatsbahnen dazu gekommen, an dem Tarifwesen etwas zu ändern? Ich habe über diesen Punkt bereits im Jahre 1886 im Oesterreichischen Abgeordnetenhause bei der Berathung des damaligen Budgets zu sprechen Veranlassung gehabt. Hierbei kann ich nicht umhin, zu bemerken, dass es ganz eigenthümlich ist, wie schnelllebend wir sind; damals ist eine Strömung gegangen, welche die Staatsbahnen beschuldigte, man sei viel zu weit gegangen mit der Ermässigung der Tarife. Wir sind von dem Zeitpunkte kaum 5 Jahre getrennt, und heute ist das, was die Staatsbahnen gethan haben, in der Meinung sehr Vieler noch lange nicht genug.

Damals, wie gesagt, in der Vertheidigung, habe ich daran erinnert, dass wir gewiss nur gezwungen an eine Aenderung gegangen sind, da es uns sicherlich keine Freude bereitete, so jung im Amte schon zu reformiren. Wir mussten, nachdem wir eine Zahl von Bahnen übernommen hatten, die Verschiedenheit der Tarife ausgleichen, die wir vorgefunden haben. Denn es ist gar nicht denkbar gewesen, dass unter einer und derselben Direktion, nicht etwa die eine oder die andere Nebenlinie, sondern jede Nebenlinie einen anderen Tarif haben sollte. Diese Bemüssigung, an den Tarifen überhaupt zu ändern, hat uns natürlich auch die Wahrnehmung aufgedrungen, dass auf dem Gebiete eine grössere Stabilität eingehalten worden sei seit dem Bestande des Eisenbahnwesens als in dem Gütertarifwesen, dass man noch immer an den alten Normaltaxen festhielt, dass aber auch die Bewegung der Personenfrequenz keine grosse war, dass eigentlich eine Zunahme derselben nur in geringerem Ausmaasse zu bemerken gewesen ist.

Wir dachten also damals, wenn wir schon ändern müssen, auch diesem Umstande gerecht werden zu sollen, und haben eine Reduzirung der Preise vorgenommen, welche ungefähr 16 bis 17 % betrug, allein in anderer Beziehung weiter ging. Man hat nämlich gleichzeitig die Preise für die Retourkarten nicht mehr zum Privilegium von Wien und einigen anderen Städten, sondern sie für jede Station zugänglich gemacht, sobald ein Personenverkehr von mehr als 100 Köpfen im Laufe des letzten Jahres festgestellt werden konnte. Auch wurden die Abonnementskarten mit einem weiteren Nachlasse noch beibehalten. Der Erfolg dieser kleinen Reform oder dieser Reduzirung, wobei aber an den Grundprinzipien gar nichts sich geändert hatte, war ein sehr bedeutender und nachhaltiger. Ich werde im Laufe des heutigen Vortrages noch davon zu sprechen haben, erwähne es aber nur, weil ich darauf aufmerksam machen möchte, dass ja die Erfahrungen, die wir da gewonnen haben, uns noch im Laufe der nächsten Jahre weiter beschäftigten. Zu diesen Erfahrungen gehörte vor allem anderen jene Betrachtung, die heute zum grössten Theile fast überwunden ist, dass nämlich ein Uebelstand in dem Oesterreichischen Personentarifwesen vorwaltete, der bereits zu einer grossen Unbequemlichkeit wurde für die Bahnen und für das Publikum. Ich meine die grosse Mannigfaltigkeit von verschiedenen Karten. Im Personentarifwesen hat man es später gerade so gemacht, wie im Gütertarifwesen; man hat für jeden einzelnen Fall etwas ganz Besonderes erfunden. So hat es denn eine ganz unglaubliche Zahl von Karten gegeben, mit welchen die Stationen manipuliren mussten. Ich erinnere daran, dass wir Personenzug-, Schnellzug-, gemischte Zug-, Retour-, Abonnements, Theilstrecken- und ganze Jahreskarten, Militär-, Kinder-, Rundreise-, Schüler-, Schiffer-, Wallfahrer-, Arbeiterkarten usw., kurz, dass wir bei dem damaligen kleineren Netze über 30 verschiedene Kartenarten hatten. Sie alle mit ihren gegenseitigen Relationen repräsentirten gewisse Werthe in den Stationen und diese Werthe mussten alle wieder kontrolirt, mussten wegen Uebergabe der Kassen oft täglich ein-, zweimal skontrirt werden. Mit einem Worte, es war eine grosse Belästigung der Bahn und aus diesem Umstande hat sich wohl auch nicht blos der Staatsbahnverwaltung, sondern allen Oesterreichischen Bahnen das Gefühl aufgedrängt, das auch bei den verschiedenen Berathungen gelegentlich zum Ausdruck gelangte, „da müsse etwas geschehen, eine Abhilfe kommen." Ja, das war aber nicht blos in Oesterreich allein, das war auch in Deutschland, und ich erinnere daran, dass vor, wie ich glaube, 2 Jahren die sehr kompetente Stimme des Preussischen Arbeitsministers Maybach sich dahin ausgesprochen hat: „Ich bin kein Freund von der Buntscheckigkeit der Billets." Wenn das aber den Bahnen nicht angenehm war, so sollte man glauben, dass es desto mehr Vortheile für das Publikum geboten habe. Das ist auch, für jeden einzelnen Fall genommen, nicht ganz in Abrede zu stellen; dennoch, wenn man frägt, ob das Publikum sich ausgekannt habe, so muss man sagen: Nein.

Ueberdies konnte man sicher sein, dass in dem Maasse, als bei den Staatsbahnen die Retourkarten und andere Karten billiger geworden sind, immer weniger von den normalen Preisen Gebrauch gemacht worden ist. Wir haben in Oesterreich im Jahre 1888 nur mehr 38 % von den Gesammtreisenden gehabt, welche zu den normalen Preisen gefahren sind, in Deutschland ist dieses Prozentausmaass sogar bis auf 30 % gesunken. Es ist also klar gewesen, wie ich das auch, ich glaube, im Frühjahre 1889 im Abgeordnetenhause zu sagen Gelegenheit hatte, dass die normalen Preise nur mehr der gezahlt hat, der selten gereist ist und mit den neuen Einrichtungen nicht bekannt war. Wer war das aber? In der Ueberzahl von Fällen der ärmere Theil des Publikums, und es wird mir vielleicht gestattet sein, eines Falles Erwähnung zu thun, den ich selbst miterlebt habe. Es war in einer Oberösterreichischen kleinen Station, wo ich zufällig einige Arbeiten, die dort gemacht wurden, gelegentlich inspizirte, als ein ärmlich gekleidetes Bauernweib auf mich zukam und mich fragte, wie das komme, dass sie mit dem Betrage, der nach der Berechnung ihres Bürgermeisters und des Lehrers aus dem Orte, woher sie kam, für die Fahrt von der Station nach der Hauptstadt und zurück ausreichen sollte, nicht

auslangen könne, da sie für die Hinfahrt mehr als die Hälfte zahlen solle. Das war sehr einfach. Die Schriftgelehrten ihres Ortes haben den Retourkartenpreis gekannt und angegeben, der Stationskassirer aber hat sich nicht damit beschäftigt und hat ihr den Preis der einfachen Fahrt genannt; die Frau hat geglaubt, sie habe das Geld nicht, sie könne die Fahrt nicht machen, und erst auf meine Erinnerung, dass das doch möglich sein wird, wenn sie nur eine Karte verlange, die zugleich für die Hin- und Rückfahrt Geltung hat, ist die Sache geordnet worden. Diese Frau mag sich wohl gedacht haben, dass das eine sehr sonderbare Einrichtung ist; ich aber habe mir gedacht, was würde diese Frau sagen, wenn sie erfahren hätte, dass sie als Arbeiterin, als Wallfahrerin, als Theilnehmerin eines Vergnügungszuges noch ganz andere Preise bezahlt hätte.

Ich kann nicht leugnen, dass mir der Fall drastisch das bewiesen hat, was ich mir längst dachte, dass eigentlich die ärmeren Leute bei dem damaligen Kartensysteme nicht gut daran sind und dass das einer Abhilfe bedarf. So ist denn dann um so mehr bei der Staatseisenbahn-Verwaltung die Idee entstanden, hier wieder einen Schritt weiter zu thun, als im Jahre 1889 im Abgeordnetenhause von dem Abgeordneten Siegmund eine Resolution beantragt und auch angenommen worden ist, wonach ein Zonentarif eingeführt werden soll usw. usw.

Wir haben uns nun mit der Sache beschäftigt; ich gestehe, dass ich nicht mit beiden Füssen hineingesprungen bin, ich dachte, eine Probe wird hier sehr am Platze sein, und liess mich zu einem rascheren Tempo auch dadurch nicht drängen, dass die Ungarischen Staatsbahnen, nach den Zeitungsnachrichten, sich mit der Idee trugen, den Zonentarif generell einzuführen.

Ich habe mir nur erlaubt, den Antrag an den Herrn Handelsminister zu stellen, auf den Wiener Lokalstrecken eine Probe mit dem Zonentarife zu machen. Ich dachte mir: bewährt er sich da, dann ist er überhaupt geborgen. Denn, wenn es Schwierigkeiten zu überwinden gibt, so sind es nur die Schwierigkeiten mit dem Massenverkehre. Nach der erhaltenen Genehmigung haben wir ihn am 1. Juli 1889 eingeführt nach den bekannten Grundsätzen: für eine Gruppe von Stationen je eine Karte und ein Preis, die Gültigkeit der Karten hin und zurück, und endlich die Anwendung von halben Karten in den Fällen der Berechtigung des halben Preises.

Was die Kartenvereinfachung betrifft, so stellte sich heraus, dass statt 252 Kartenarten nur mehr 36 auf der Lokalstrecke Wien-St. Pölten geführt werden mussten. Ich hatte mich im Laufe des damaligen Sommers wiederholt in einzelnen Kassenlokalitäten eingefunden und die Bediensteten in Stationen und Haltestellen gefragt, wie sie damit gebahren; ich habe beobachtet, wie die Ausgabe stattfand und habe mir die Ueberzeugung verschafft, dass das System durchführbar ist und gut gehen wird. Erst als ich diese Ueberzeugung hatte, habe ich mir dann erlaubt, den Antrag zu stellen, nunmehr weiter zu gehen, nämlich den Zonentarif im grossen auszuführen.

Mittlerweile wurde der Ungarische Zonentarif (1. August 1889), der uns ja nicht überraschte, da wir auf denselben hinreichend vorbereitet waren, wirklich eingeführt. Wenn wir der Ueberzeugung gewesen wären, dass dieser Tarif das Richtige ist, so hätten wir es gewiss nachgemacht. Ich habe mich immer frei gewusst von dem Fehler, nicht das machen zu wollen, was ein anderer gemacht hat, nur darum, weil es eben ein anderer gemacht hat, und obwohl man an der Sache nichts auszusetzen findet. Aber diese Ansicht habe ich wenigstens in einigen Theilen, und ich werde darauf zu sprechen kommen, nicht gehabt.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1357 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahn-Fahrzeuge (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 1358 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die von den Vereins-Verwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1889 bis dahin 1890 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Kaiserliche Thronrede und die Wiener Stadtbahn.

Von dem das Eisenbahnwesen berührenden Theile der Kaiserlichen Thronrede (Nr. 30 S. 293 d. Ztg.) hebt sich die gewisse Aussicht auf das baldige Zustandekommen der Wiener Stadtbahn besonders ab. Der Kaiser hat nun erklärt, dass die Regierung der Stadtbahn ihre eingehendste Aufmerksamkeit zuwende und dass die Verwirklichung dieses Projektes den Gegenstand der besonderen Fürsorge des Kabinets bilde. Die Vorlage über die Stadtbahn wird vielleicht erst in einigen Monaten dem Parlamente unterbreitet werden, aber das Versprechen des Kaisers gewährt eine Bürgschaft, welche jede Enttäuschung ausschliesst. Am nächsten Weihnachtsfeste werden die alten Linienwälle fallen, und die so lange genährte Hoffnung auf eine Stadtbahn ist zur Gewissheit geworden. Die Stadtbahn wird erst Wien mit den Vororten in Wahrheit vereinigen. Die Stadtbahn bedeutet eine Beschäftigung für viele tausend Hände, die Millionen, welche sie kostet, verwandeln sich in Löhne, in den Gewinn der Handwerker. Die Stadtbahn ist jedoch auch ein moralischer Erfolg, denn sie wird die geistige Umstimmung beschleunigen, deren Wien bedarf. Wenn einmal die Viadukte errichtet, die Tunnels gegraben, die Schienen gelegt werden, so wird auch in den von Arbeitsmangel und Noth verdüsterten Gemüthern die Hoffnung auf eine bessere Zukunft einziehen. Die Stadtbahn ist daher das kostbarste Angebinde der Thronrede.

Transportunterbrechung bei den mit der Konsumabgabe belasteten Branntweinsendungen.

Es tritt häufig der Uebelstand ein, dass die vorgezeichnete Frist für die Stellung der unter dem Bande der Konsumabgabe aufgegebenen Branntweinsendungen zur Abfertigung bei dem mit der Ueberwachung des Freilagers betrauten Finanzorgane infolge von Schneeverwehungen oder wegen eintretender Reparaturbedürftigkeit der Cisternenwagen nicht eingehalten werden kann, wodurch die Parteien nicht nur zur Zahlung der Konsumabgabe verhalten, sondern auch der gesetzlich festgesetzten Ordnungsstrafe ausgesetzt werden.

Das K. K. Handelsministerium hat zur Abhilfe dagegen der Direktorenkonferenz die Verfügung zur Berathung empfohlen, dass die Bahnstation, in welcher der unter dem Bande der Konsumabgabe versendete Branntwein durch einen seitens der Partei nicht verschuldeten Anlass in der Weiterbeförderung aufgehalten wird, diesen Umstand vom nächsten Zollamte oder der nächsten Finanzwach-Abtheilung — dort aber, wo keine solche Aemter sich befinden, durch Beiziehung eines Angestellten der Verwaltungsbehörde oder des Gerichtes oder eines Mitgliedes des Gemeindevorstandes — protokollarisch sicherstellen lasse und das Protokoll dem betreffenden Frachtbriefe beischliesse.

Verladung von Viehtransporten in den Oesterreichischen Grenzstationen.

Im Handelsministerial-Erlasse vom 30. März d. J. werden die Bahnverwaltungen aufmerksam gemacht, dass anlässlich der Revision des mit einem Nachbarstaate abgeschlossenen Viehseuchen-Uebereinkommens angebliche Mängel bezüglich der bahnamtlichen Handhabung der veterinär-polizeilichen Vorschriften bei der Viehverladung insbesondere dahin zur Sprache gebracht wurden, dass die Thiere nach der Ausladung behufs der ärztlichen Beschau in denselben Wagen, in welchen sie angelangt waren, weiter befördert werden. Obzwar sich das Verlangen nach Desinfizirung solcher Wagen in der Zwischenstation gesetzlich nicht rechtfertigen lasse, so soll doch vor der Wiedereinladung der Thiere aus dem Wagen der Unrath entfernt und dieser gereinigt werden. Es muss daher bei der Ausladung der Thiere, behufs thierärztlicher Beschau, während der Zwischenzeit bis zur Wiederverladung in denselben Wagen dessen Reinigung und wo nothwendig die Desinfektion vorgenommen werden. Immerhin ist im Falle der thierärztlichen

Beschau seitens des Amtsthierarztes, in den übrigen Fällen aber seitens der betreffenden Station auf dem Frachtbriefe zu bestätigen, dass der Thiertransport den Wagen nicht verlassen hat, bezw. nach erfolgter Beschau in denselben Wagen wieder eingeladen wurde. Es wird weiter empfohlen, die genaue Beachtung der veterinär-polizeilichen Vorschriften dadurch zum Ausdruck zu bringen, dass für solche Fälle gehörig gereinigte bezw. desinfizirte Wagen thunlichst bereit gehalten werden.

Einführung des Kreuzer-Zonentarifes auf den Linien der Nordwestbahn.

An den Verwaltungsrath dieser Bahn ist folgender Handelsministerial-Erlass gelangt: In Erledigung der Eingabe vom 2. März d. J. finde ich die hinsichtlich der Reform der Personentarife erstatteten, durch die nachträgliche Eingabe vom 8. April d. J. ergänzten Anträge zu genehmigen und zu gestatten, dass der mit letzterer Eingabe vorgelegte Tarif nebst Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, wonach bei den Personenzügen mit ermässigten Fahrpreisen der Kreuzer-Zonentarif der Staatsbahnen unverändert, bezüglich der übrigen Züge dagegen mit der Abänderung einer Erhöhung der Grundtaxen um 25%, unter Herabsetzung des Schnellzugzuschlages von 50 auf 40% angenommen wurde, als Uebergangstarif mit 1. Juni d. J. zur Einführung gelange. Hierbei wird jedoch vorausgesetzt, dass durch entsprechende Einreihung der einzelnen Stationen in die Tarifzonen jede Erhöhung der dermaligen Fahrpreise hintangehalten werde, und behalte ich mir weiter vor, im Falle und Zeitpunkte des zu Tage tretenden Bedürfnisses eine Vermehrung jener Personenzüge anzuordnen, für welche nach dem vorgelegten Tarifentwurfe der Kreuzer-Zonentarif unverändert schon ab 1. Juni d. J. in Wirksamkeit zu treten hat.

Ertheilung einer Vorkonzession.

Das Handelsministerium hat dem Abt des Benediktinerstiftes Mölk und Konsorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Hadersdorf bei Krems an der Donau nach Oberhollabrunn zum Anschlusse an die Lokalbahn Drösing-Zistersdorf, bezw. an einen zwischen Drösing und Hohenau gelegenen geeigneten Punkt der Hauptlinie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Der Gepäcktarif auf den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Freiherr v. Czedik hat in seinem Vortrage, welchen er jüngst im Eisenbahnklub hielt, bemerkt, er wolle nicht in Abrede stellen, dass dem Oesterreichischen Kreuzer-Zonentarif einige Mängel ankleben, und es werde eine Frage des finanziellen Ergebnisses sein, auch die Gepäcktaxe zu ermässigen. Diese Anregung war schon deshalb von Wichtigkeit, weil sich aus dem Berichte über die finanziellen Resultate der Staatsbahnen im letzten Jahre gezeigt hat, dass der Zonentarif im Personenverkehre bisher keine wesentlichen finanziellen Opfer auferlegt hat. Im Gepäckverkehr ist sogar in den letzten 7 Monaten des abgelaufenen Jahres eine Mehreinnahme von 200 000 fl. eingeflossen. Gestützt auf diese wichtigen Umstände, wird der Abg. Dr. Russ dem Eisenbahnrathe, die folgenden wichtigen Anträge unterbreiten: „1. Die Einheitstaxe des Reisegepäcks wird für 10 kg und 1 km mit 0,1 kr. bis 100 kg, mit 0,2 kr. über 100 kg festgesetzt. 2. Die Taxe wird nach der Zonenmitte des Personentarifes eingehoben.“ Gegenwärtig sind für je 10 kg Gepäck und für 1 km einschl. der Stempelgebühr 0,2 kr. zu entrichten. Nach dem Antrage des Abg. Russ würde diese Gebühr bei dem Reisegepäck, welches ein Gewicht bis 100 kg hat, auf die Hälfte herabgesetzt werden.

(Ueber den Erfolg dieses Antrages berichten wir demnächst, ebenso über den Verlauf der Verhandlungen des Staats-Eisenbahnrathes.)

Die Ergebnisse des Ungarischen Zonentarifes.

Der Personenverkehr auf dem gesammten Netze der Ungarischen Staatsbahnen, die zuletzt verstaatlichte Ungarische Nordostbahn inbegriffen, umfasste im Jahre 1888 an Civilreisenden 6 179 088 und im Jahre 1889 mit der Wirkung der ersten 5 Monate seit Einführung des Zonentarifs 10 112 600 Personen, während sich derselbe im Jahre 1890 auf 17 895 400 Personen belief. Wenn man die Ergebnisse des letzten Jahres mit dem alten Tarif, somit die Resultate des Jahres 1888 mit denen des Jahres 1890 vergleicht, während dessen ganzer Dauer der Zonentarif bereits in Geltung war, so ergibt sich eine Steigerung der Frequenz von 11 716 312 Personen, das heisst der Personenverkehr ist von dem einen Jahr auf das andere um 189,5% gestiegen. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr der Civilreisenden betrugen im Jahre 1888 auf dem gesammten Netze der Ungarischen Staatsbahnen ohne Transportsteuer und Stempel 7 839 218 fl., im Jahre 1889 mit den ersten 5 Monaten des Zonentarifs 9 698 751 fl.; im Jahre 1890 beliefen sich die Einnahmen auf 10 865 392 fl. Im Vergleiche mit dem Jahre 1888 stiegen die Einnahmen um 3 025 974 fl. oder 38,5%. Aus finanziellen Gesichtspunkten muss auch der Ertrag der Transportsteuer und Stempelgebühr in Betracht gezogen werden; diese Einnahmen stiegen vom Jahre 1888 bis zum Jahre 1890 um 696 071 fl. Die finanziellen Ergebnisse des Zonentarifes im ersten vollen Jahre seines Bestandes belaufen sich daher auf 3 722 045 fl. Genau in demselben Verhältnisse bewegen sich auch die einzelnen Ziffernsätze in den Einnahmen, welche auf dem früheren Centralnetze der Ungarischen Staatsbahnen ohne die zuletzt verstaatlichte Ungarische Nordostbahn erzielt wurden. Die halbamtliche Mittheilung vergleicht dieses Resultat mit den kürzlich ausgewiesenen Ergebnissen der Oesterreichischen Staatsbahnen, indem sie zugleich dem Prinzip des Oesterreichischen Kreuzertarifs und den finanziellen Ergebnissen desselben einige Bemerkungen widmet.

Auflassung einer Wegübersetzung (Rechtsfall).

Gegen die Genehmigung einer von der betreffenden Bahn für nöthig befundenen Wegübersetzung und der damit zusammenhängenden Umlegung des Weges seitens des K. K. Handelsministeriums führte die davon betroffene Gemeinde Beschwerde beim Verwaltungs-Gerichtshofe, welcher dieselbe mit folgendem Bescheide abwies: Die Begehungskommission braucht in die Frage, ob und welche Rechte durch die Auflassung einer Wegübersetzung in Mitleidenschaft gezogen werden, nicht von Amtswegen einzugehen; die handelsministerielle Genehmigung eines solchen Projektes präjudizirt nicht den eventuellen Rechten der Anrainer. Diesen steht es nach den Beweggründen frei, gemäss § 10 des Konz.-Gesetzes, etwaige Entschädigungs- und Neuerhaltungsforderungen auch nachträglich geltend zu machen. (V.-Bl. Nr. 38.)

Jahresbericht des gegenseitigen Brandschaden-Versicherungsverbandes Oesterreichischer Eisenbahnen für das Jahr 1890.

Dieser Verband ist bekanntlich an Stelle des früher bestandenen gegenseitigen Schaden-Assekuranzverbandes Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnen am 1. Januar 1890 getreten, über dessen Liquidirung wir in Nr. 30 S. 295 d. Ztg. berichteten. Durch das Ausscheiden der Ungarischen Bahnen und durch die Beschränkung des neuen Oesterreichischen Verbandes auf Feuerschäden, ist dessen Geschäftsführung sehr vereinfacht. Dieselben wurden für 138 (von den 187 angemeldeten) Brandunfälle mit dem Gesammtschaden-Betrage von 172 057,45 fl. abgerechnet und liquidirt; hierzu kommen die Jahreskosten der Verwaltung von 5 325,81 fl., welche beide Beträge auf die betheiligten Bahnen vertheilt werden. Die Staatssteuer und Feuerwehrbeiträge werden erst im April 1891 bezahlt, daher dieselben erst im nächstjährigen Geschäftsabschlusse abgerechnet werden.

Eingabe des Centralverbandes der Oesterreichisch-Ungarischen Zuckerindustriellen.

In dieser an den Handelsminister und an den Staats-Eisenbahnrath gerichteten Eingabe wird um Herabsetzung der Frachtsätze für Zucker im Elbeumschlag nach Aussig, Laube und Tetschen gebeten. Es habe sich nämlich herausgestellt, dass die Frachtsätze für den Zuckerexport über Triest — kilometrisch gerechnet — um die Hälfte billiger sind, als nach Aussig. So betrage die Fracht Olmütz-Triest für 802 km 148,2 fl. für 1 t oder 1,8 kr. für 1 tkm, dagegen Olmütz-Aussig für 336 km 100,6 fl. oder 3 kr. für 1 tkm. Hierdurch werden besonders die von Aussig entfernter gelegenen, also die Mährischen Zuckerstationen benachtheiligt, welche auch von der wichtigsten Exportrichtung über Aussig nach Hamburg und England nahezu ganz abgeschlossen sind. Dies drücke sich auch in den Preisen deutlich aus, denn Mährischer Zucker notire jetzt immer um 1 fl. niedriger als Zucker Böhmischer Exportstationen. Die Zuckerindustriellen bitten daher um Gleichstellung der Exportfrachtsätze für Zucker über Aussig mit denen über Triest.

Bahnprojekt Ischl-Hütteneck.

Die Erbauung einer Bahn von Ischl auf die Hütteneckalpe ist nun in ein neues Stadium getreten. Ingenieur Miller, der Konzessionär dieser Bahn, hat nämlich die durch die Flüsse des Salzkammergutes gebotenen Wasserkräfte untersucht, inwiefern dieselben zur Erzeugung von Elektrizität verwendet werden könnten, um dann den Betrieb der Hütteneckbahn elektrisch bewerkstelligen zu können. Das Ergebniss dieser Untersuchung ist nun ein über alle Erwartung günstiges. Nicht allein dass der Betrieb der Hütteneckbahn mittelst Elektrizität vollkommen gesichert erscheint, reicht die vorhandene Wasserkraft zur Erzeugung so starker Ströme aus, dass damit grosse Beleuchtungsanlagen errichtet werden können und überdies noch Kraft zum Betriebe von Maschinen erübrigt.

Bau der Bahn Pressburg-Steinamanger.

Handelsminister v. Baross hat der Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft die Baubewilligung für die ganze Strecke der Eisenbahn Pressburg-Steinamanger ertheilt. Die Arbeiten längs der ganzen Trasse haben bereits begonnen. Mit der Herstellung der für diese Bahn an die Pressburger Donaubrücke anzukoppelnden Eisenkonstruktion wird noch im April begonnen. Die Bahn soll programmgemäss im Herbst fertiggestellt sein und erhält in Pressburg einen eigenen Bahnhof.

Frachtermässigung für Weinsendungen.

Die Ungarischen Staatsbahnen haben für nach Wien bestimmte Weinsendungen die Reexpeditions-Begünstigungen von allen Stationen der Ungarischen Staatseisenbahnen nach Promontor zugestanden, wenn die Weine in Promontor behufs Avinirung ausgeladen und innerhalb vierzehn Tagen weiter reexpedirt werden. Die Differenzen zwischen den Frachtsätzen werden im Wege der Rückvergütung zurückerstattet; die Rückvergütung muss innerhalb dreier Monate beansprucht werden.

Generalversammlung der Zagorianer Eisenbahn am 5. April d. J.

Der Jahresbericht dieser aus der Lokalbahn Agram-Csakathurn und der Flügelbahn Zabok-Krapina bestehenden Bahn für 1890 konstatirt einen Gewinn von 53 964 fl., um 6 098 fl. mehr als im Vorjahre. Von demselben werden 43 000 fl. zur Einlösung des am 1. Juli d. J. fälligen Kupons der Stammaktien mit 3, 50 fl. für ganze und 1, 75 fl. für halbe Aktien und 3 000 fl. der Agioreserve ver- bezw. zugewendet, dann 7 064 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Der Bericht weist auf diejenigen Bahnanschlüsse hin, welche theils schon fertiggestellt, theils noch projektirt sind. Zu den ersteren gehören die Lokalbahnen Varasdin-Golubovec und Csakathurn-Ukk, von welchen die letztere mit Zuhilfenahme der Zagorianer Bahn selbst eine direkte Verbindung zwischen den Linien der ehemaligen Ungarischen Westbahn und Agram bezw. Fiume herstellt. Die Bedeutung dieser Route wird sich durch den Ausbau der Eisenbahn Steinamanger-Pressburg noch wesentlich erhöhen; als projektirte Anschlüsse sind zu erwähnen: die geplante Lokalbahn Novimarof-Kreuz, namentlich die durch die Steiermärkische Landesregierung betriebene Verlängerung der Flügellinie Zabok-Krapina (der Zagorianer Bahn) nach einem geeigneten Punkte der Südbahn, wodurch die Ausbeutung der Kohlenbestände bei Krapina und Varasdin in Aussicht steht.

Generalversammlung der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft am 17. April d. J.

Zufolge des genehmigten Geschäftsberichtes für 1890 belaufen sich die Einnahmen auf 102 778 fl. Es wurde beschlossen, von dem Reingewinne von 46 107 fl. 10 590 fl. zu Abschreibungen und zur Dotirung des Reservefonds zu verwenden und vom Reste eine 5,5 prozentige Dividende, das ist 11 fl. für die Aktie, zu bezahlen.

Generalversammlung der Donau-Draubahn.

Diese bereits einmal vertagte Versammlung der genannten verstaatlichten Bahn sollte am 11. d. Mts. abgehalten werden. Es war jedoch kein einziger Aktionär erschienen und so wird deshalb der Bericht dem Handelsgerichte mit der Bitte unterbreitet werden, den Funktionären das Absolutorium zu ertheilen.

Generalversammlung der Budapester Strassenbahn am 13. April d. J.

In derselben wurden der vorgelegte Jahresbericht, sowie die Rechnungsabschlüsse für das Jahr 1890 genehmigt und die Dividende mit 20 fl. für die Aktie festgesetzt. Hierauf wurde die Schaffung eines Ausschusses beschlossen und für denselben sofort die Wahl vorgenommen.

Die Generalversammlung der Allgemeinen Wagen-Leihgesellschaft am 12. April d. J.

beschloss, von dem Reingewinn von 182 751 fl. eine Dividende von 6 fl. für die Aktie gleich 7,5 % zu vertheilen und 17 981 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Gesellschaft hat mit der Internationalen Wagen-Leihgesellschaft in Budapest und der ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien hinsichtlich der Befolgung gleichmässiger Geschäftsprinzipien auch für das laufende Jahr ein Uebereinkommen getroffen.

Generalversammlung der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft am 14. April d. J.

Nach Genehmigung des Geschäftsberichtes für 1890 wurde beschlossen, von dem ausgewiesenen Reinerträgnisse von 260 586 fl. nach Abzug der statutarischen Dotationen 191 232 fl., d. i. 9 % des Aktienkapitals oder 7, 20 fl. für die Aktie, vom 16. d. Mts. an die Aktionäre auszubezahlen, 40 000 fl. zur Bedeckung der Kosten für angeschaffte Achsen und Räder zu verwenden und die noch erübrigenden 5 522 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der nächste Punkt der Tagesordnung betraf die Erhöhung des Gesellschaftskapitals. Der Verwaltungsrath motivirte in eingehender Weise die Dringlichkeit der Vermehrung des gesellschaftlichen Wagenparkes durch Neuanschaffung von 500 Wagen.

Hierüber wurde folgender Beschluss einstimmig gefasst: 1. die Erhöhung des Aktienkapitals der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft wird von 2 124 800 fl. auf 3 187 200 fl. im Wege der Emission von 13 280 Stück mit je 80 fl. volleingezahlten Aktien bewirkt und der Verwaltungsrath ermächtigt, die auf die Kapitalsvermehrung abzielende finanzielle Transaktion durchzuführen, wobei das den Aktionären statutengemäss zustehende Vorrecht auf eine Zutheilung von neuen Aktien in der Weise zu wahren sei, dass die Aktionäre berechtigt werden, für je zwei Stück alte Aktien eine neue zum Kurse von 88 fl. zu beziehen. 2. Die neuen Aktien nehmen vom 1. Januar 1891 ab an dem Geschäftsergebnisse gleichwie die alten Aktien theil. 3. Der den Nominalwerth der neuen Aktien übersteigende Mehrerlös aus der Verwerthung der neuen Aktien soll dem Fahrpark-Erneuerungsfonds zugeführt werden.

Schliesslich wurde die hierauf bezügliche Statutenänderung noch genehmigt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das abnorm kalte Frühjahr, welches die Feldarbeiten verzögert, die bedenklichen Berichte über den Stand der Wintersaaten und das rapide Steigen der Getreidepreise, das vielleicht auch durch die Erwartung der bevorstehenden Herabminderung des Deutschen Einfuhrzolles erzeugt wird — haben die Vorliebe für Transportwerthe etwas eingeschüchtert. Dazu tritt auch die Ungewissheit über die Tragweite der Frachttarifreformen auf die Erträgnisse der Bahnen. Wenn auch die Meldung der Berliner „Kreuzzeitung“, dass gegen 20 Millionen Metercentner Weizen zur Ausfuhr aus Ungarn bereit liegen, äusserst übertrieben sind, so ist es doch gewiss, dass den Bahnen von da starke Frachttransporte bis zur nächsten Ernte zufliessen werden. Aus diesen Gründen war auch die Kursbewegung eine schwankende. Begehrt waren Nordbahn (2790), Nordwestbahn (210,50), Elbethalbahn (220,25) und besonders stark Staatsbahn (249) infolge von Meinungskäufen; ferner Kaschau-Oderberger (179,75) wegen günstiger Bilanzgerüchte. Schwächer blieben Carl-Ludwigbahn (212, 75) und besonders Südbahn (115, 50), welche letztere noch immer eine rückläufige Bewegung infolge von Realisirungen verfolgt.

Aus der Schweiz.

Aus der Botschaft des Bundesraths, betr. den Ankauf von Centralbahnaktien.

(Fortsetzung aus Nr. 30.)

Der Eisenbahntransport ist zur Zeit einer der wichtigsten Faktoren der nationalen Produktion und somit auch der ökonomischen Existenz eines jeden Staates. Als ein kleines Binnenland führen wir den Kampf um diese Existenz unter den ungünstigsten Verhältnissen und können kein Mittel aufgeben, von dem unsere Konkurrenzfähigkeit wesentlich abhängt. Der Staat, dem es zuerst gelingt, die Eisenbahnfrachten wesentlich herabzusetzen, wird dadurch seinen Nachbarn einen grossen Vortheil abgewinnen und damit seiner Produktion einen natürlicheren und wirksameren Schutz angedeihen lassen, als durch die künstlichen Schutzmittel, nach denen die heutige Zeit ohne Erfolg sucht und die oft schlimmer sind als das Uebel. Sicherlich darf man solche Resultate nicht von einem Tag auf den andern erwarten, aber gerade darin liegt die Pflicht, mit der Legung des Grundsteins nicht zu zögern und die Zustände zu beseitigen, welche das anzustrebende Ziel nie erreichen lassen. Der Staat, der allein dieses Ziel erreichen kann, geht demselben wissentlich aus dem Wege, so lange er die Bahnen im Besitze der Gesellschaften belässt und damit die Erträgnisse der öffentlichen Transportanstalten wenigstens zum Theile dem Verkehr entzieht und der Privatspekulation überliefert. Genau dieselben Gründe, welche die Staaten zu den heutigen Zollverträgen und schon in frühester Zeit auch zu gegenseitigen Zusicherungen über Befreiung von Wege- und Brückengeldern geführt haben, werden dieselben mit der Zeit auch zu Vereinbarungen über die Verhältnisse des Eisenbahntransportes veranlassen, wie wir denn bereits schon in dem vom Bunde geschlossenen Gotthardvertrage hierfür Anfänge aufzuweisen haben.

Ein zweiter Punkt, der wie die Tarifreform in der neuesten Zeit wesentlich hervortritt, betrifft die Fahrplanfrage. Auch in dieser Beziehung halten sich die Gesellschaften geschützt, in der Meinung, dass eine rechtliche Pflicht nur zur Führung der in den Konzessionen verlangten Züge bestehe; ein neuester Entscheid des Bundesgerichtes hat die Verwaltun-

gen in dieser Meinung bestärkt. Nach jahrelangen Bemühungen war es endlich gelungen, einen durchgehenden Nachtzug von Romanshorn bis nach Genf ins Leben zu rufen und damit ein Bedürfniss zu befriedigen, dem andere Länder längst entsprochen hatten. Die Verwaltungen der Nordostbahn und der Centralbahn glaubten sich dadurch in ihren Rechten verletzt und hatten die Genugthuung, durch das Bundesgericht in ihren Ansprüchen geschützt zu werden, indem die Eidgenossenschaft verurtheilt wurde, einen Beitrag zu den Kosten der Nachtzüge zu leisten. Die Tragweite dieses Beschlusses ist einleuchtend und wird sich ohne Zweifel in dem fernern Verhalten der Verwaltungen deutlich bemerkbar machen und die Schwierigkeiten ins Unendliche steigern, die sich jetzt schon bei der Fahrplanbildung für die Eidgenössische Verwaltung ergeben. Nicht weniger einleuchtend ist es aber, dass der Rechtszustand, welcher den Richter zu diesem Urtheil gezwungen hat, auf die Dauer nicht haltbar ist. Es ist nicht ferner zulässig, dass Aktiengesellschaften, welche reichliche Dividenden vertheilen für Leistungen, die ausschliesslich im Interesse des Verkehrs liegen, hierfür aus der Bundeskasse noch besonders subventionirt werden, und dass, hiervon ganz abgesehen, die Gestaltung der Fahrpläne, welche mit den öffentlichen Interessen auf das Genaueste verbunden sind, der Hauptsache nach in das Belieben der Gesellschaften gestellt werde.

Die Botschaft weist sodann zahlenmässig die Nachtheile auseinander, welche bei der Geldbeschaffung und der Finanzverwaltung überhaupt aus dem Privatbetrieb der Eisenbahnen für diese selbst und für den öffentlichen Verkehr entstanden sind. Die in dieser Beziehung entstandenen Einbussen, welche die Eidgenossenschaft mit ihrem Kredit zum grössten Theile hätte vermeiden können, sind sehr bedeutend und werden erst ausbleiben, wenn die Eidgenossenschaft mit der Uebernahme der Bahnen auch für ihre Verpflichtungen eintritt. So hat z. B. die Centralbahn, obschon die Dividende dieser Bahn nach und nach auf 9 % stieg, ohne Kursverlust sich doch nur einige Male Geld zu einem Zins unter 5 % verschaffen können. Zum ersten Mal gelang im Jahr 1886 der Centralbahngesellschaft die Beschaffung eines Kapitals zu 4 % ohne Kursverlust. Das Publikum nahm die Titel zum Kurs von 100 ½, das überschiessende halbe Prozent erhielten die Geldinstitute, welche „den Erfolg des Anleihens garantirt hatten."

Noch ein weiterer Punkt von grosser Tragweite soll hier erwähnt werden. Mit dem Jahre 1888 hat die zehnjährige Periode begonnen, deren Erträgnisse für den nächsten Rückkauf der Bahnen im Jahre 1903 maassgebend sind. Selbstverständlich haben die Verwaltungen das grösste Interesse, die Reineinnahmen dieser Jahre möglichst gut zu gestalten, und zu diesem Interesse gesellt sich sogar die Pflicht, welche ihnen als den Geschäftsführern der Aktiengesellschaft gesetzlich obliegt. Gerade in dieser Periode tritt es klar hervor, dass die Aktiengesellschaft ihrer Aufgabe, eine Dienerin des Verkehrs zu sein, nie gerecht werden wird, da ihr Zweck, auf Kosten dieses Verkehrs Gewinn zu machen, mit der sozialen Bedeutung des Eisenbahnbetriebes in direktem Widerspruch steht. Jeder Gewinn, welcher sich aus diesem Betrieb ergibt, sollte wieder dem Verkehr zu gute kommen; so lange der heutige Zustand besteht, bleibt er aber dem Verkehr verloren. Es mag dahin gestellt bleiben, ob einzelne Gesellschaften auch in Zukunft Dividenden von acht und mehr Prozenten vertheilen werden; aber sicher besteht bei den Gesellschaften die Absicht und das Recht, diesen Erfolg, welcher mit der Erfüllung einer der wichtigsten Staatspflichten unvereinbar ist, namentlich im Verlauf dieses Jahrzehntes herbeizuführen.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Italien.

Aus dem Italienischen Abgeordnetenhause.

Der Finanzminister zieht in seiner Auseinandersetzung im Abgeordnetenhause (im Einverständniss mit seinem Kollegen der öffentlichen Arbeiten) gegen 2 Punkte zu Felde: der eine betrifft die schwebende Schuld und die dehnbare Einrichtung der Kassen „per gli aumenti patrimoniali" für die drei grossen Netze, deren Entwickelung er als eine der traurigen Erfahrungen bezeichnet, „an denen die Geschichte der Eisenbahnen Italiens keinen Mangel hat", und welchen vorläufig durch Gesetzentwurf eine geregelte Einnahme zufliessen soll, bis in kurzem eine geeignete Lösung dieser Frage gefunden. Der andere Punkt, noch einschneidender und den Volkswohlstand schädigend, betrifft die ungeregelte und nicht allenthalben genügend gedeckte Verausgabung von Eisenbahnobligationen; diesem Schaden soll zunächst durch Minderausgabe von 19 Millionen Lire-Verschreibungen, sodann durch nochmalige eingehende Prüfung der Verhältnisse Abhilfe geschaffen werden, nicht in dem Sinn einer Verletzung feierlich durch Gesetz übernommener Pflichten oder des Liegenlassens begonnener Bauten, sondern im Sinne einer dem Bauangriff vorausgehenden sachlichen Untersuchung namentlich in Bezug auf die vielfach sehr leicht genommene Kostenfestsetzung. Hierdurch hoffen die Minister die bezüglichen Ausgaben in sichere Bahnen lenken und das Obligationswesen eindämmen zu können.

Bauten und Entwürfe.

Genehmigung von Bauten. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat neuerdings eine Anzahl Bauten genehmigt, von welchen hervorzuheben sind: die Sturabrücke, Strecke Campo Ligure-Ovada, Linie Genua-Ovada-Asti; auf gleicher Linie, Strecke Ovada-Asti der Bormidaviadukt zum Gebrauch für Eisenbahn- und sonstigen Verkehr; der Entwurf der Seilbahn Como-Brunate; Regelung der Zuführungsstrecken zum grossen Padernoviadukt auf der Linie Ponte S. Pietro-Seregno; der von der Gemeinde Cairano erbetene Bau einer Haltestelle dort (Linie Avellino-Rocchetta-Melfi); der von der Verwaltung des Adrianetzes vorgelegte Plan zum Umbau und zur Vergrösserung des Bahnhofes Brescia.

Simplonbahn. Nach der „Italie" (Rom) wäre eine endgültige Lösung der Frage bezüglich einer Einigung über die Bahnverbindung Italien-Schweiz mittelst Simplondurchstechung auf unbestimmte Zeit vertagt. Während die Vorschläge der Schweizer Regierung vorliegen, ist das Italienische Ministerium von der Zweckmässigkeit des Tunnelbaues in technischer Hinsicht noch nicht genügend überzeugt und möchte unter den gegenwärtigen Geldverhältnissen neue Belastungen nicht herbeiführen. Nach neueren Nachrichten sind indessen von der Bundesregierung weitere billige Vorschläge gemacht. Nach diesen würde die Schweiz die Simplondurchtunnelung vollenden und die Italienische Regierung sich lediglich auf die Vollendung des Anschlussweges auf Italienischem Grund und Boden zu beschränken haben; nach den aufgestellten Plänen halten sich diese Kosten in bescheidenen Grenzen.

Reggio-Castrocucco. In den 6 Bauloosen ab Pisciotta bis Castrocucco sind 7 grössere Tunnels enthalten, deren rechtzeitige Fertigstellung als gesichert angegeben wird; dieselben messen: Caprioli 2,07 km, Spina 3,28 km, S. Cataldo 5,14 km, Acquafredda I 3,9 km, dell' Armi 2,25 km, Maratsa 2,38 km und Castrocucco 2,54 km.

Aetna-Ringbahn. Der endgültige Bauplan der 34,5 km langen Theilstrecke Randezzo-Andernò weist mässige Bauschwierigkeiten auf. Die 3 Tunnels werden zusammen nur 366 m Länge haben, 77 Querwege werden die Bahn unmittelbar zu ebener Erde kreuzen und an Zwischenbahnhöfen sind nur die beiden zu Maletto und Bronta vorgesehen.

Rom-Segni. Der Bau dieser für den Verkehr wie in militärischer Hinsicht wichtigen Linie wird mit äusserster Anspannung betrieben; die ganze 47 km messende Bahn wird für 2 Geleise ausgeführt und soll zum Mai 1892 betriebsfähig sein, weshalb an sämmtlichen 11 Bauloosen zugleich gearbeitet wird. Der Olmatatunnel ist bereits durchgeschlagen, die erste Strecke bis Ciampino, 6 km, ist so ziemlich fertiggestellt, ebenso fast sämmtliche Hoch- und Kunstbauten auf der ganzen Linie.

Pisa-Rom. Bei km 207 ab Rom wird ein neuer Bahnhof Giuncarico eingerichtet, dessen Kosten auf 231 000 L. veranschlagt werden, abgesehen von 51 430 L. für Oberbau. Derselbe ist für den Verkehr von Reisenden und Eilgut bestimmt und soll ausser den Fahr- und Kreuzungsgeleisen zwei Anschlüsse an Kohlenwerke erhalten, welche zu den Baukosten des Bahnhofes beisteuern.

Cremona-Borgo S. Donnino. Das Bauloos ab Cremona bis Croce Santo Spirito ist in Bauangriff genommen worden.

Varese-Porto Ceresio. Bezüglich der Frage der Konzessionsgewährung für diese Linie an die Verwaltungen des Mittelmeernetzes oder der Nordmailändischen Bahnen haben die Ausschüsse zu Varese und Arcisate sich unbedenklich zu Gunsten der ersteren ausgesprochen bezw. an den Minister berichtet. Letzterer hat indessen dahin geantwortet, dass die Sachlage der Prüfung durch den Oberen Rath der öffentlichen Arbeiten unterliege und er dessen Entscheidung nicht beeinflussen wolle; diese ist zu Gunsten der Mittelmeerbahn-Verwaltung ausgefallen. Die Linie erhält 14,6 km Länge und Zwischenbahnhöfe bei Induno, Arcisate, Bisuschio und Viggiù, bei Induno einen Tunnel von 310 m Länge, ferner an grösseren Kunstbauten ausser 2 Wegeüberbrückungen nur noch die Olonabrücke zu 10 Bogen von je 15 m Lichtweite. Der Kostenanschlag beträgt 3 000 000 L.

Seilbahn ab Ober-Maccagno. Für diese an zwei Mailänder Hotelbesitzer konzessionirte Linie nach der Hochebene des Eliosees (Borgnaberg) enthält die Konzessionsurkunde wie der begleitende Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten einschneidende Vorschriften mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit. Hiernach soll statt der Beförderung lediglich durch Wassergewicht eine solche mittelst Dampf- oder Wasserkaftmaschine stattfinden, um den Gang der Fahrzeuge

genau regeln zu können, auch der Bahnkörper verbreitert werden.

Mottarone-Seilbahn. In betreff der endlichen Ausführung dieser schmalspurigen Zahnradbahn liegen folgende Angaben vor: Spurweite 1 m, ganze Länge 12,7 km, davon 9,8 km mit Zahnstange zwischen den Schienen und 2,9 km als einfache Adhäsionsbahn. Bahnhöfe und Haltestellen sind vorgesehen: Stresa-Seebahnhof, Stresa, Vedasco, Vezza, Gignese, Alpino, Borromeo und Mottarone. Die grösste Steigung wird 16 % betragen und der kleinste Krümmungshalbmesser 80 m (abgesehen von einer einzelnen besonders scharfen Kurve zu 55 m). Der Bahnhof Mottarone kommt auf 1426 m über Meereshöhe zu liegen, so dass ein Höhenunterschied von 1228 m zu bewältigen ist. Der Oberbau ist bis auf die durch Erfahrung herbeigeführten Verbesserungen der Neuzeit durchweg den Rigibahnen entsprechend. Das Rollmaterial soll aus 5 Lokomotiven, 10 Personen- und 4 Güterwagen bestehen; die Zuggeschwindigkeit soll 10 km in der Stunde betragen und jeder Zug kann 140 Personen befördern. Die Unternehmerfirma macht sich anheischig, die Linie binnen 2 Jahren vom Tage der Konzession ab betriebsfähig herzustellen.

Ueber den Gegenentwurf, betr. die Seilbahn Baveno-Mottarone, theilt die „Lombardia" mit: „Die Entfernung ab Baveno bis auf die Höhe des Mottarone, welche eine herrliche Aussicht über die Lombardische Ebene und die benachbarten Schweizerthäler gewährt, beträgt nur 5 km, der Höhenunterschied 1200 m, und die Gesammtkosten dürften eine halbe Million Lire nicht übersteigen. Durch die natürliche Wasserkraft kann ausser dem Seilbahnbetriebe noch eine glänzende elektrische Beleuchtung des Geländes mit geringen Kosten herbeigeführt werden." Der „Monitore" bemerkt dazu, dass dieser Gegenentwurf nicht neu sei, aber muthmaasslich fürs erste keine Aussicht auf Verwirklichung haben dürfte.

Dampftram dei Chianti. Am 19. Februar wurde die Strecke Ponte del Falcioni-Ferrone für den allgemeinen Verkehr eröffnet und gleichzeitig zwischen Ferrone und Greve ein den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Trambahn entsprechender Postverkehr begonnen.

Elektrische Bahn Florenz-Fiesole. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Wiedereröffnung der ganzen Linie für den allgemeinen Verkehr genehmigt, nachdem infolge des Unfalles vom 23. September 1890 der Verkehr untersagt und alsdann nur bis S. Domenico gestattet worden war.

Dampftram Pisa-Küste. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den Entwurf einer Dampfbahn ab Pisa nach einem Haltepunkt an den Badestellen der Küste mit der Maassgabe genehmigt, dass die Entwürfe zu dem beabsichtigten eisernen Viadukt vorgelegt und das Einverständniss der betheiligten Eisenbahnen mit Ueberschreitung ihrer Linien durch besagten Viadukt nachgewiesen werde. Der Entwurf geht von der Gesellschaft für Nebenbahnen der Provinz Pisa aus und will die gewöhnliche Spurweite anwenden.

Wagenlieferung nach Serbien.

Nachdem die Firma Gebr. Invitti zu Mailand in der Bewerbung um die Lieferung von 140 Güterwagen gegenüber 15 Mitbewerbern verschiedener Nationen den Zuschlag erhalten hat, begrüssen die Fachzeitungen diesen Sieg des Italienischen Gewerbefleisses auf das Wärmste als ersten Schritt desselben ins Ausland.

Berichtigung. In den in Nr. 30 d. Ztg. abgedruckten Artikel: „Die Verwendung der Frauen im Bahnaufsichtsdienste" hat sich ein Druckfehler eingeschlichen; es muss Seite 292, 1. Spalte, 10. Zeile von oben anstatt „nach 24 Stunden Dienst 24 Stunden Ruhe" richtig heissen: „nach 24 Stunden Dienst **6** Stunden Ruhe".

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Mit dem 1. Mai d. J. wird der im diesseitigen Bezirk gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Fremmersdorf auch für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eröffnet.

Köln, den 25. April 1891. (799)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1891 an werden die im Rheinisch-Westfälischen Güterverkehre mit Tarifnachtrag III zu Heft 2 für die Stationen Saargemünd und Scheidt des Direktionsbezirks Köln (linksrh.) zur Einführung gekommenen Verkehrserweiterungen, nämlich:

1. direkte Frachtsätze für die Station Hartmannsdorf;
2. Ausnahmefrachtsätze für Kartoffeln mit den Stationen Görlitz und Zittau;
3. Bestimmungen über die Beförderung von Getreide in loser Schüttung mit sämmtlichen Sächsischen Verbandsstationen

auf die dem Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande angehörenden Pfälzischen Stationen Saargemünd und Scheidt bei St. Ingbert übertragen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterexpeditionen.

Dresden, den 21. April 1891. (800)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Die im Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Gütertarife Heft 1 aufgeführten Ausnahmefrachtsätze 6 a und b Brünn-Amsterdam werden mit sofortiger Gültigkeit auf den Verkehr zwischen Brünn und Arnheim übertragen.

Dresden, den 21. April 1891. (801)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Der zum Getreide-Ausnahmetarif Nr. V vom 20. September 1886 (Verkehr mit Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz) ausgegebene Anhang ist am 15. d. wieder ausser Kraft getreten.

Dagegen werden ab 16. d. folgende Ermässigungen — in welchen die Frachtnachlässe via Wien vom 1. Juli v. J. bereits inbegriffen sind — im Kartirungswege bewilligt:

Ab	via	Für Aufgabe nach Basel und Schaffhausen	Singen und Konstanz
		pro 100 kg	
Mohács	Wien und Passau	15 Cts.	8 ₰
Budapest	„ „ „	15 „	10 „
Wien	Passau	7 „	5 „

Insoweit hierdurch Frachterhöhungen bedingt sind, gewährleistet die Donau-Dampfschifffahrt die Taxkürzungen des Anhangs noch für die an den Schiffseinladestationen vor dem 1. Juni 1891 zur Aufgabe kommenden Sendungen im Rückvergütungswege.

Unter Hinweis auf das Ausschreiben (324) in Nr. 14 dieses Blattes wird bekannt gegeben, dass die Sätze des Wiener Umschlags noch bis 31. August l. J. Geltung behalten.

München, den 18. April 1891. (802)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Für die Beförderung von Getreide etc. und Mehl etc. von den Stationen der Südwestbahnen Sarudnitza, Pogrebischtsche, Lipowetz, Oratowo, Monastyrischtsche, Christinowka, Uman, Kublitsch, Gaissin über Kasatin-Grajewo, sowie von Demkowka über Wapniarka-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel sind mit sofortiger Gültigkeit direkte Frachtsätze in Kraft getreten, welche auf den genannten Deutschen Stationen zu erfahren sind.

Direktion. (H&V 803)

Norddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Adlershof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in den Ausnahmetarif Nr. 1 für Eisen und Stahl des Tarifs für obenbezeichneten Verkehr aufgenommen. Die bezüglichen Frachtsätze und die Bedingungen, unter welchen dieselben zur Anwendung gelangen, sind bei den betheiligten Stationen und den Tarifbüreaus der unterzeichneten und der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin zu erfahren.

Breslau, den 20. April 1891. (804)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 1. Mai d. J. wird der Haltepunkt Fremmersdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgütern in die Staatsbahnverkehre Köln (linksrheinisch)-Altona, -Berlin, -Breslau, -Bromberg, -Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen, -Frankfurt a/M., -Hannover, -Magdeburg und -Oldenburg einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 25. April 1891. (805)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Station Mahlow (Militär-Eisenbahn) [1. Mai 1891] wird diese Station in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Briquets und Koks von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach den Stationen des Direktionsbezirks Berlin etc. und der Militär-Eisenbahn einbezogen. An Fracht für Sendungen nach der genannten Station kommen die gleichen Frachtsätze zur Erhebung, welche im Anhang zum Staatsbahn-Gütertarif Breslau-Erfurt (Nachtrag II) für die Station Mahlow des Direktionsbezirks Erfurt vorgesehen sind.

Breslau, den 21. April 1891. (806)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den **Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischen Güterverkehr** gelangt am 1. Juni l. J. ein neuer Tarif zur Einführung, welcher zum Theil ermässigte, zum Theil aber auch erhöhte Frachtsätze enthält.

Hierdurch gelangt Theil II des ab 1. Dezember 1884 gültigen Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischen Gütertarifs sammt Nachträgen zur Aufhebung.

München, den 16. April 1891. (807)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Vom 1. Mai d. J. ab können nach und von der Haltestelle Bölzke auch lebende Thiere in Wagenladungen und Einzelsendungen abgefertigt werden.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfragen.

Altona, den 20. April 1891. (808)
Königliche Eisenbahndirektion.

Steinkohlenverkehr von Rheinland-Westfalen nach Stationen der Dänischen Staatseisenbahnen im Deutsch-Dänischen Verbande. Mit Geltung vom 20. April d. J. ab wird das an die Station Kierberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln linksrh. angeschlossene „Gruhl'sche Braunkohlen- und Briquetswerk" in die Gruppe V des Ausnahmetarifs vom 1. August 1890 für den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Altona, den 16. April 1891. (809)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlen-Verkehr nach Südbayern (Kohlentarif Nr. 11 vom 15. November 1888). Insoweit sich die im Pfälzisch-Bayerischen und Saarbrücken-Bayerischen Gütertarif vom 1 Januar 1891 für die Bayerischen Stationen Hergatz, Lindau, Oberreitnau, Röthenbach b/Lind. und Schlachters enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III billiger stellen, als die hierfür im Saarkohlentarif Nr. 11 vorgesehenen Ausnahme-Frachtsätze, finden erstere auch für den Kohlenverkehr Anwendung.

Köln, den 23. April 1891. (810)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt ein Nachtrag II zum Tarife für den Verkehr zwischen Krakau-Podgorze-Bonarka und Podgorze-Plazow einerseits und Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits vom 1. September 1889 in Wirksamkeit.

Exemplare desselben können vom kommerziellen Büreau der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien bezogen werden.

Wien, am 15. April 1891. (811)

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Frachtermässigung für Holztransporte von Barcs transit nach dem westlichen Auslande. Für Sendungen von Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben von Barcs (Station der Oesterr. Südbahn-Gesellschaft) transit mit Wasserprovenienz, wurden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 bis 30. Juni 1891 folgende Frachtermässigungen im Rückvergütungswege zugestanden:

Für Sendungen nach	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht	zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	
			M.	Frcs.
			per 100 kg	
Wien*) (Matzleinsdorf)	Ausnahmetarif für Holz von Südbahnstationen nach Wien (Matzleinsdorf) vom 15. Juli 1890	55, 25 kr. Oe. W.*) pro 100 kg inkl. Manipulat.-Gebühr und inkl. 5 % Ungar. Transportsteuer	—	—
Peri**)	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr vom 1. Oktober 1887	21. 64 Frcs.**) pro 1 000 kg	—	—
Passau	Lokaltarife	80 kr. Oe. W. Noten pro 100 kg inkl. Manipulationsgebühr und inkl. 5 % Ungar. Transportsteuer	—	—
Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Provis. Ausnahmetarif für Holz im Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverbande vom 20. Mai 1888	—	0, 40	—
Den im Oesterr.-Ung.-Süddeutschen Verbandstarife Theil IV, Tarifheft Nr. 2 enthaltenen ausländischen Stationen, ferner nach Konstanz und Singen	Oesterr.-Ung.-Süddeutscher Verbandstarif Theil IV, Tarifheft Nr. 2 vom 1. Oktober 1887 bezw. Oesterr.-Ungar.-Schweizer.-Südbad. Verbandstarif Theil II, Tarifheft Nr. 2 vom 1. September 1886	—	0. 30	—
Den im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Verbandstarife Theil IV, 2. Heft enthaltenen Stationen, ferner nach Basel und Schaffhausen	Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Verbandstarif Theil IV, 2. Heft, vom 1. März 1890 beziehungsweise Oesterr.-Ung.-Schweizer.-Südbad. Verbandstarif Theil II, Tarifheft Nr. 2 vom 1. September 1886	—	—	0, 35
Stationen der Französischen Ostbahn	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif Theil IV, Heft 2 vom 15. November 1890	—	—	3, 50 pro t

*) Der Frachtsatz nach Wien findet auf Sendungen nach der Schweiz und Bayern sowie darüber hinaus keine Anwendung.

**) Der Frachtnachlass für Peri gelangt nur für Sendungen zur Anwendung, welche nach westlich der Linie Padua-Bologna-Spezia gelegenen Stationen bestimmt sind.

Bedingung ist Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen beziehungsweise Einhaltung der in den vorbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen sowie Auflieferung eines Minimalquantums von 700 Wagen innerhalb der Begünstigungsdauer. Die Sendungen müssen nachweislich zu Wasser in Barcs einlangen.

Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind solche Sendungen nach der Schweiz, Bayern, Süddeutschland, Frankreich, Wien und Peri, welche von Jassonovac, Brod, Bosna Brod, Samac, Gunja-Brcka und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern und Wien, welche von Essegg proveniren.

Soweit die Begünstigung ab Barcs nach Wien transit Anwendung findet, werden bei Benutzung direkter Auslandstarife, in welchen Routenvorschrift den Parteien nicht gestattet ist, die sich bei Reexpedition in Wien jeweilig ergebenden Gesammtfrachtsätze auch dann gewährt, wenn bahnamtlich die Instradirung nicht über Wien, sondern über eine andere Route erfolgt.

Zum Zwecke der Rückvergütung sind die auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Aufgabsrezepisse und den Wassertransport nachweisenden Original-Schiffspapiere längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage zu bringen.

Wien, am 13. April 1891. (812)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. IV.)

Nr. 8. Jahrgang 1891. **Berlin, am 25. April 1891.**

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	10	1	Ballen	Papier —	23	1	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
2	A	4038	1	Kübel	Fett —	30	2	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
3	A K	2759	1	Kiste	Stroh —	64	3	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
4	A R	907	1	Fass	leer —	—	4	Berlin H.	K. E.-D. Altona	
5	A V	3529	1	—	Pflug —	?	5	Elbing	K. E.-D. Bromberg	
6	B	732	1	Pack	Säcke —	28	6	Jerxheim	K. E.-D. Magdeburg	
7	B	27048	1	Kiste	Cichorien —	45	7	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Neuwied.
8	B	2. 3. 4.	3	Säcke	Kartoffeln —	128	8	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
9	B B / W W	1045 / 152	2	—	Vorsatzbretter, 95 cm hoch, 1,90 cm lg.	—	9	Brück	K. E.-D. Frankf. a/M.	
10	C B	26146	1	Kiste	ansch. Cigarren —	44	10	Rosslau	K. E.-D. Erfurt	bez.: von Köln-Ger.; beschr. Berlin.
11	C F F	32	1	„	? —	73	11	Kiel	K. E.-D. Altona	Zollplomben von Emmerich.
12	C M O	1732	1	Fass	ansch. Wein —	257	12	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	*)
13	C O E	13	1	—	Kette —	—	13	Rheydt	Linksrh. Köln	
14	C S & C	4689	1	Kiste	leer —	15	14	Celle	K. E.-D. Hannover	
15	C W	6	1	Stange	T-Eisen —	7	15	Karthaus	Linksrh. Köln	
16	4 D	6	1	Fass	Austern —	17,5	16	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
17	D A	22	1	Packet	? —	5	17	Montigny s. S.	Grand Central Belge	
18	E F	2922	1	Ballen	Tabak —	8	18	Mochbern	K. E.-D. Berlin	im Wagen 6681 K. rrh. überz. vorgef.
19	E T	1191	1	Fass	Wein —	259	19	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
20	F T	987	1	Ballen	Scheerwolle —	100	20	Mochbern	K. E.-D. Berlin	im Wagen 6372 Magdeburg überz. vorgef.
21	F P	4422	1	Kiste	leer —	8	21	Neuss	Linksrh. Köln	
22	F W S	2913	1	Sprossenkiste	leer, gebr. —	—	22	Tiegenhof	K. E.-D. Bromberg	
23	G	—	2	—	Eisenplatten —	76	23	Rheus	Linksrh. Köln	
24	G G	—	1	Gebund	4 Eisenrohre —	69	24	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
25	G L	7120	1	Ballen	Leinen u. Bettzeug —	16,5	25	Oeynhausen N.	K. E.-D. Hannover	beschr. Oeynhausen. Auf Grund der Beschreibung von Münster erh.
26	G R	4	1	—	Kinderwagen —	5	26	Uerdingen	Linksrh. Köln	
27	H F	350	1	Kiste	leer —	16	27	Berlin H.	K. E.-D. Altona	beschr. Hamburg.
28	H K S	1	1	Pack	Säcke —	26	28	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
29	J P	2	1	Sack	hölz. Löffel —	9,5	29	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
30	K	—	3	—	Herdroste —	4,75	30	Biebrich	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez. Biebrich.
31	K	1662	1	Kiste	? —	104	31	Oberlahnstein	„	
32	K	8	1	Sack	Kartoffeln —	24	32	Minden	K. E.-D. Hannover	
33	K	—	2	Säcke	Erbsen —	200	33	Aix T.	Grand Central Belge	
34	K E D H	30622	1	—	Schraubenkuppelung	—	34	Hannover Eilg.-Exped.	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
35	K O E B G	—	1	—	Vorlegebaum —	—	35	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	
36	K R	471	1	Ballen	Hanf —	30	36	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
37	K S	2979	1	„	schwarzes Tuch —	13,5	37	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	beschr. Mühlhausen.
38	L	22	1	Sack	? —	20	38	Kiel	K. E.-D. Altona	
39	L	25	1	—	Stuhl —	4	39	„	„	
40	L	1866	1	Pack	Bleistangen —	3	40	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Frzb.	beschr.: „Penzlin“.
41	L	1858	1	Kolli	Biscuits —	147	41	Hameau	Grand Central Belge	
42	L C	4363	1	Korb	? —	38	42	Berlin L.	K. E.-D. Altona	

*) Auf d. Rampe gef. Mit 2 Siegeln: Keil & Comp., Bordeaux u. 1 Siegel F. D. versehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
43	L R	—	6	—	Eisenplatten —	67	43	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
44	M A C	253 III 88	1 1	Ballen „	Tabak —	236	44	Lübstorf	Meckl. Friedr. Frzb.	beschr.: „Penzlin-Hamburg."
45	M HE	100 1739	1	Kiste	leer —	7, 5	45	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	bezettelt: „Cassel"; beschr.: „Frkft. a/M."
46	M J L	502	1	Korb	Steingut —	104	46	Lodelinsart	Grand Central Belge	
47	M K	34	1	Ballen	Rohrgewebe —	13	47	Wesselburen	K. E.-D. Altona	
48	N W M	3	1	—	Viehgatter —	—	48	Hohenstein-E.	Sächsische Stsb.	grau angestrichen.
49	P H	2116	1	Kiste	? —	24	49	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Frzb.	
50	P Z	3817	1	Pack	Papier —	74	50	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
51	R	—	2	—	Pflugschaare —	3	51	Sangerhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
52	R	16/4	1	Kollo	Roststäbe —	2	52	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
53	R	24	1	Korb	Kleider u. Frauenwäsche	20	53	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
54	R & C	234	1	Kiste	leer —	39	54	Hof	Sächsische Stsb.	Hof bezettelt.
55	S	102	1	Pack	Erdnussmehl —	?	55	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
56	W	—	1	Tafel	Zink —	8, 5	56	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
57	W	I II	2	—	eis. Wellen mit Kammrad u. Muffen	45	57	Frankfurt a/M. St.	„	
58	W B	—	1	—	Ofentheil —	29	58	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bei Güterbodenrevis. gefunden.
59	W L	2	1	Pack	3 leere Körbe —	7	59	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Ems/Sobernheim.
60	W S	—	1	Kiste	Kupferkessel —	5	60	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
61	X	—	2	Tafeln	Eisenblech —	9	61	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Mülheim.
62	Z D	64 S	1	—	eis. Winkelschiene 1, 75 m lang, 12, 50 cm breit	29	62	Harburg	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gefunden.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
63	Bäcker-Stavenhagen	—	2	Säcke	Kartoffeln —	122	63	Mecklenburg	Meckl. Friedr. Frzb.	
64	D W Bartenstein	2142/3	2	Fässer	— —	84, 5	64	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
65	W. Clausen	—	1	Geb.	Bier —	17	65	Wrist	K. E.-D. Altona	
66	Colard	72	1	—	Decke —	—	66	Couvin	Grand Central Belge	
67	Dessow	—	1	Fass	leer —	30	67	Berlin H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Neustadt a. D.
68	Evrard	2	1	—	Decke —	24	68	Gerpinnes	Grand Central Belge	
69	Guillon Schlaga	40	1	Sack	ansch. Wolle —	—	69	Neumünster	K. E.-D. Altona	
70	Leihinstitut Gustav Hell Berlin	—	1	Bund	leere Säcke —	28	70	Wittenberge	„	
71	Houlet	—	1	Packet	? —	0, 75	71	Vierves	Grand Central Belge	
72	K Kawitsch Chocen-Njazd	2 18	1	—	Wagenplan —	—	72	Spandau	K. E.-D. Altona	
73	Magdeburg-Hamburg	74	1	—	Tragstuhl —	5	73	Hamburg B.	„	Gepäck.
74	Patres de Lyon	21080	1	Kiste	Nudeln —	—	74	Schlüchtern	K. E.-D. Frankf. a/M.	auf d. Strecke gefunden.
75	Rubens	—	1	Packet	? —	2, 5	75	Hasselt	Grand Central Belge	
76	Steuvart	—	1	„	? —	3, 5	76	„	„	
77	W W Hamburg	—	1	—	eis. Drahtgitter —	6, 5	77	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bei Güterbodenrevis. gefunden.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
78	(roth)	1	1	—	Maschinentheil (ansch. 1 Welle)	40	78	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
79	—	20	1	Ring	Draht —	2	79	Wiesbaden Rh.	„	
80	—	20/1184	3	Kolli	Eisenguss —	14	80	Aachen T.	Linksrh. Köln	
81	—	201	1	Kollo	Hefe —	12	81	Couvin	Grand Central Belge	
82	—	511 bis 1182	1	Kiste	Cichorien —	81	82	Mariembourg	„	
83	—	3099 650 bis $6^1/_2$	1	—	eis. Deckel —	23	83	Beckum-Ennigerloh	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
84	/ roth	—	1	Band	Bandeisen —	24,5	84	Schandau	Sächsische Stsb.	
85	✡ A S	3542	1	Kiste	Pflaumen —	65	85	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
86	△	964	1	Korb	? —	2	86	Altona/Ottensen	K. E.-D. Altona	bekl. Lübeck-Tönning.
87	FM	5143	1	Kiste	Porzellan —	108,5	87	Hamburg B.	„	b. der Güterboden - Rev. gef.
88	FS	4509	1	„	gefüllt —	18	88	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
89	—	—	1	Kollo	junge Baumpflanzen	7	89	Herbesthal	Linksrh. Köln	
90	—	—	1	Sack	Betten und Kleider —	17	90	Potsdam	K. E.-D. Magdeburg	
91	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	—	91	Magdeburg	„	
92	—	—	1	—	Blecheimer —	3	92	Braunschweig H.	„	
93	—	—	1 1	Brett „	5,76 m lg. 24 cm br. 5,76 „ „ 28,5 cm br.	—	93	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	auf der Strecke gef.
94	—	—	4	kief. Bretter	— —	—	94	Paulinenaue	K. E.-D. Altona	
95	—	—	3	Bretter	(4,9 + 0,18) —	—	95	Wittenberge	„	
96	—	—	4	leere Butterkübel	— —	11	96	Schlawe	K. E.-D. Bromberg	
97	—	—	1	led. Diensttasche	— —	—	97	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
98	—	—	1	Ballen	lebende Eichen —	28	98	Berlin H.	„	
99	—	—	1	Wagen	Eisen-Altmaterial —	—	99	Rothe-Erde	Linksrh. Köln	
100	—	—	2	Stück	Eisenkonstruktionstheile (Laschen) 70 cm lg., 10 cm br. mit je 4 Löchern	5	100	Lehrte	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gef.
101	—	—	1	—	Eisenrohr (Säule) —	92	101	Tempelhof (a. d. Bahn Berlin-Halle)	K. E.-D. Erfurt	
102	—	—	5	Stangen	Flacheisen —	99	102	Riesa	Sächsische Stsb.	
103	—	—	1	—	Flankirbaum —	7	103	Rassow	Meckl. Friedr. Frzb.	
104	—	—	1	—	eis. Flaschenform für Glasmacher	3	104	Minden	K. E.-D. Hannover	
105	—	—	1	Pack	Gabeln —	3,5	105	Schieder	„	
106	—	—	1	—	eis. Gasrohr —	—	106	Walsrode	„	
107	—	—	1	—	Gasrohr, 1,5 cm lg. —	4	107	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
108	(unleserlich)	—	1	—	Gitter —	—	108	Altona/Ottensen	K. E.-D. Altona	
109	—	—	1	Sack	Grassamen —	76	109	Kyritz	„	
110	—	—	1	„	Graupen —	52	110	Aachen	Linksrh. Köln	
111	—	—	1	Kollo	Gussstück —	—	111	Düren	„	
112	—	—	1	—	loses Gusstheil —	—	112	Crefeld	„	
113	—	—	1	Stück	Holz, 6,75 m lg., 21/26 cm stark	—	113	Lichtenberg	K. E.-D. Bromberg	
114	—	—	1	„	Kettte, 10 m lang —	17	114	Altona/Ottensen	K. E.-D. Altona	
115	—	—	2	Ketten	à 3 m lang —	—	115	Hanau Eilg.-Abf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
116	—	—	1	Kiste	leer —	200	116	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
117	—	—	1	—	lose Partie Kleesamen	6	117	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
118	—	—	1	—	Ladebrücke —	—	118	Güstrow	„	
119	—	—	1	—	eis. Latirbaum —	—	119	Euskirchen	Linksrh. Köln	
120	—	—	1	Pack	Latten —	—	120	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
121	—	—	1	Bund	Lattengestell —	12	121	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
122	—	—	1	—	defekter Maschinentheil	1	122	Neumünster	K. E.-D. Altona	
123	—	—	1	—	Ofenplatte —	22	123	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	—	—	1	Packet	? —	1	124	Hasselt	Grand Central Belge	
125	—	—	1	Pack	Papier und 3 Düten Drahtstifte	1,5	125	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
126	—	—	18	Petrol.-fässer	leer —	—	126	Aachen T.	Linksrh. Köln	
127	—	—	1	—	Pflugschaar —	2	127	Hameln	K. E.-D. Hannover	
128	—	—	1	—	Plan —	—	128	Berlin L.	K. E.-D. Magdeburg	
129	—	—	1	Reisekorb	leer mit Schloss —	8	129	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M	dunkelbr. Anstrich.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
130	—	—	1	Pack	Ringdraht	—	4	130	St. Goarshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
131	—	—	1	Rohr	5,5 cm lg., 3 cm Durchmesser		10, 5	131	Eisleben	„	
132	—	—	1	hölz. Sackkarre	—	—	14	132	Frohburg	Sächsische Stsb.	
133	—	—	2	Stück	Schienen	—	—	133	Köln Rheinstat.	Linksrh. Köln	
134	—	—	1	Sack	Schinken	—	13, 5	134	Weert-St.-Georges	Grand Central Belge	auf d. Strecke Liegnitz-Arnsdorf überz.aufgef.
135	—	—	2	Stück	Schwellen	—	—	135	Arnsdorf	K. E.-D. Berlin	
136	—	—	1	—	eis. Schwelle	—	—	136	Eschweiler	Linksrh. Köln	
137	—	—	1	—	eis. Standbaum	—	19	137	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
138	—	—	1	—	altes Tau	—	16	138	Altenbeken	K. E.-D. Hannover	
139	—	—	2	Kolli	Verputzmatten	—	80	139	Wülfel	„	auf d. Strecke gef.
140	—	—	1	Bund	Weiden	—	10	140	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
141	—	—	4	Säcke	Wicken	—	200	141	Thorn	K. E.-D. Bromberg	auf d. Strecke gef.
142	—	—	1	Sack	Wollstaub	—	37	142	Löhne	K. E.-D. Hannover	

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr (Fortsetzung).

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Mai 1891 tritt ein neuer Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr unter gleichzeitiger Aufhebung

1. des ab 1. April 1886 gültigen Tarifes für den direkten Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, inklusive der K. K. Staatsbahnlinien Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Mährische Grenzbahn und Donau-Uferbahn [Wien-Lagerhaus]),
2. des ab 1. März 1888 gültigen Gebührentarifes für den Güterverkehr zwischen Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und den Stationen der K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal, sowie der dazu erschienenen Nachträge in Kraft.

Derselbe kann bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1,50 fl. Oe. W. pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 15. April 1891. (813)

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Frachtermässigung für Holztransporte von Sissek nach Frankreich und Belgien. Für Sendungen von hartem Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben von Sissek, Station der Oesterr. Südbahn-Gesellschaft, wurde mit Gültigkeit vom 1. Januar 1891 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1891, ein Frachtnachlass von 22 Cts. für 100 kg beziehungsweise 2, 20 Frcs. für 1 000 kg im Rückvergütungswege von nachstehenden Frachtsätzen unter Aufrechthaltung der in den betreffenden direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen gewährt:

a) von den Frachtsätzen des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Verbandstarifes Theil IV Heft 2 vom 1. März 1890 (Frachtsatz der Serie III) nach Buchs transit und Bregenz transit, jedoch nur für nachweislich nach Belgischen Stationen expedirte, beziehungsweise für nach Belgischen Stationen adressirte Sendungen,

b) von den Frachtsätzen des Tarifes Theil IV Heft 2 vom 15. November 1890 für den Oesterr. - Ungar. - Französischen Eisenbahnverband. Zum Zwecke der Rückvergütung sind die auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Aufgabsrezepisse längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage zu bringen.

Wien, am 13. April 1891. (814)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verdingungen.

Verdingung von Wasserkrähnen. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 11 Stück eiserne Normal-Wasserkrähne für Bahnhöfe beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 2 *M.* in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Wasserkrähnen" zu dem auf Mittwoch, den 6. Mai 1891, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau Brüderstrasse 36 einzureichen. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Breslau, den 19. April 1891. (815)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 33. 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . [illegible] M. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . [illegible] pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins ([illegible]gratzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate [illegible] an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 29. April 1891.

Inhalt:

Generalfeldmarschall Graf Moltke †.

Berlin, 29. April. Das „Armee-Verordnungsblatt" veröffentlicht eine vom 25. April datirte Allerhöchste Kabinetsordre an den Kriegsminister, betreffend die Trauer um den verewigten Generalfeldmarschall Grafen Moltke, aus der wir folgende Stelle entnehmen: „Nach Gottes unerforschlichem Rathschluss ist am gestrigen Abend der Generalfeldmarschall Graf von Moltke aus diesem Leben abberufen worden. Tieferschüttert sehe Ich den greisen Helden, Meinen treuen Freund und Berather, von Meiner Seite gerissen. Ich betrauere auf das Schmerzlichste den unersetzlichen Verlust, den mit Mir Meine Armee wie das ganze Deutsche Vaterland erlitten hat. Hohe Ehre sei seinem Angedenken, welches für alle Zeiten unauslöschlich in den Blättern der Weltgeschichte fortleben und den späteren Geschlechtern das Bild des tiefen Denkers, des grossen Feldherrn lebendig erhalten wird. Bis zum letzten Athemzuge hat der Verewigte in bescheidener Einfachheit, selbstloser Pflichterfüllung und unwandelbarer Treue Meinen Erlauchten Vorfahren wie Mir gedient und durch seine hervorragenden Gaben und seine glänzenden Leistungen in siegreichen Kriegen wie im stillen Wirken des Friedens sich unaussprechliche Verdienste erworben um den Ruhm der Armee und das Wohl des Vaterlandes, dessen Dankbarkeit nie verlöschen wird."

Wilhelm.

Auch um die Gestaltung des Deutschen Eisenbahnwesens für den Krieg hat sich der grosse Schlachtendenker, welcher heute zu Grabe getragen wird, unvergängliche Verdienste erworben.

Generalfeldmarschall Graf Moltke war der erste, welcher die entscheidende Bedeutung der Eisenbahnen für die heutige Kriegsführung klar erkannte und auf eine entsprechende Würdigung derselben schon im Frieden bei der Organisation der Truppen, wie beim Entwurf der Bahnlinien hinwirkte. Unausgesetzt hat Er diesem Gegenstande die grösste Aufmerksamkeit und Arbeit gewidmet und es ist wohl seit 30 Jahren kaum eine Eisenbahnlinie von irgend welcher Bedeutung im Deutschen Reich entstanden, welche nicht Seiner sorgfältigen Prüfung und Seiner scharf und weit blickenden Kritik unterlegen hätte. Manche der wichtigsten Bahnverbindungen verdanken sogar unzweifelhaft wesentlich Ihm ihre Entstehung.

Schon vor dem Feldzuge von 1866 war — wenn wir recht unterrichtet sind, — von Ihm die Bildung einer Eisenbahntruppe lebhaft betrieben worden und es hat sicherlich nicht an Ihm gelegen, wenn für diese Truppe erst nach dem Feldzuge von 1870/71 die Friedenscadres aufgestellt werden konnten. In welchem Umfange er diese Seine Schöpfung seither auszugestalten und zu vervollkommnen gewusst hat, ist bekannt.

Ueber alle Zweige des Eisenbahnwesens, über Bau wie Betrieb hatte dieser gewaltige Geist sich vollständige und richtige Anschauungen zu schaffen gewusst und Er verschmähte es auch nicht, dieselben durch gelegentliche Einblicke in die Detailpraxis des Eisenbahndienstes zu ergänzen.

Wie das Deutsche Volk, wie das Deutsche Heer, welches der grosse Feldherr von Sieg zu Sieg führte, trauern deshalb auch die Deutschen Eisenbahnen um den Paladin des Deutschen Reichs, welcher für ihre Kriegstüchtigkeit in so umfassender Weise vorsorgte!

Ueber den Oesterreichischen Zonentarif.

Vortrag Sr. Excellenz des Herrn Alois Freiherrn v. Czedik.

(Fortsetzung aus Nr. 32.)

Das Ungarische Zonensystem ist für die ersten zwei Stationen ein Nachbarverkehr. Ausserdem vertheilt sich die ganze Strecke in zwei grosse Partien, die erste bis 225 km, die zweite umfasst die ganze Strecke darüber hinaus. Die Nachbarzonen sind nicht kilometrisch berechnet, sondern haben einfache Stationstarife. Die Fernzonen bis 225 km sind aber allerdings kilometrisch berechnet. Die I., XII. und XIII. Zone sind zu 25 km, die II. bis XI. Zone sind zu 15 km bemessen. Was nun die XIV. Zone, von 226 km angefangen, betrifft, so besteht von da ab keine Untertheilung mehr und ist sie eine unbegrenzte.

Was die Preise betrifft, so hat man dieselben in Ungarn so ermittelt, dass man die I. Zone mit 25, 40 und 50 kr. berechnet und dann diese Preise auf jede spätere Zone mit einer Ausnahme, von der ich noch sprechen werde, aufgetragen hat, so zwar, dass derselbe Preis, der für 25 km der I. Zone bemessen war, ebenso für die nachfolgenden Zonen II—XI à 15 km berechnet wurde; dann ist der Preis für die XII., XIII. und XIV. Zone für die I. und III. Klasse verdoppelt und für die II. 1½ fach genommen worden. Wenn ich auch darüber ganz hinausgehen will, dass mir geschienen hat, dass schon die Art der Rechnung eine etwas schwierigere ist, als man bei einer Reform in unserer Zeit im allgemeinen wünscht, so kann ich mich bei dieser Tarifbildung insbesondere damit nicht einverstanden erklären, dass die Einheitssätze bis 225 km steigen. Nicht nur die Summen sind höher, das ist selbstverständlich, nein, die Einheitssätze in den Zonen steigen.

Das ist an sich etwas, was die moderne Tarifwissenschaft perhorrescirt. Man nimmt nämlich an, dass, je weiter man fährt, desto billiger die Einheit werden muss; man kennt zwar fallende Tarife, aber steigende Tarife sind jedenfalls eine ganz ungewöhnliche Erscheinung. Das ist aber hier um so auffälliger, als von 226 km angefangen die Tarife wirklich fallen. Sie fallen im Verhältnisse zur Dauer der Reise rapid, weil der einfache Tarif für die XIV. Zone auf die ganze Strecke der XIV. Zone aufgetragen ist. Es ist sonach bei dieser Art der Tarifbildung der Widerspruch zu konstatiren, dass die Nachbarzone und die Fernzonen eine verschiedene Grundlage rücksichtlich der Distanzeinheit haben, ferner, dass die Distanzen nicht wachsen, sondern von einer ersten grösseren Zone zu den kleineren Zonen herabgegangen wird, dann des Steigens der Einheitssätze bis zu 225 km gegenüber dem mit der XIV. Zone beginnenden Portosatze. Das sind nun eben Grundlagen, mit denen ich mich nicht einverstanden erklären kann. Ich weiss recht gut, dass laut vierter Auflage von Engel's Buch mir mein Standpunkt rücksichtlich des Portosatzes seine Freundschaft nicht gebracht hat, aber das muss ich eben ertragen. Ich glaube, dass die Ansicht: „Leistung und Gegenleistung" bei der Bahn noch immer eine Berechtigung hat. Es muss nicht der gleiche Satz sein, das gebe ich gerne zu, ich kann mir fallende Tarife denken, aber gar keine Tarife sind darum nicht berechtigt, weil es nicht richtig ist, was von den Vertretern des Portosatzes angenommen wird, dass von einem gewissen Punkte angefangen die Bahn nichts mehr zu leisten hat

Man pflegt zu sagen, wenn ein Reisender 50 oder 100 km gefahren ist, so hat sich die Bahn bezahlt gemacht und sie kann ihn jetzt unentgeltlich weiter fahren lassen. Ich habe nun nie begriffen, womit die Behauptung begründet werden will, dass keine Leistung der Bahn mehr stattfinde. Ist das nicht der Fall in der Abnutzung des Oberbaues, der Fahrbetriebsmittel, der Konsumartikel bei den Maschinen und den Wagen? Nehmen die Personalkosten z. B. rücksichtlich der Kilometergelder nicht zu? Gewiss, und darum glaube ich, dass obige Behauptung unrichtig ist. Ich habe daher auch gegen diese Haupteigenschaft des Ungarischen Zonentarifes, dass man nach einem gewissen Satze gar nichts mehr zahlt, sachliche Bedenken gehabt und konnte mich daher auch in der Richtung nicht anschliessen.

Ausserdem haben die Ungarn, um das noch mit einigen Worten zu ergänzen, in ihrem Tarife einige Einrichtungen, die bei uns gar nicht anwendbar gewesen wären. So z. B. haben sie die Berechnung der Fahrt in Budapest und Agram (via Sissek) unterbrechen lassen. Es ist das vielfältig einseitig aufgefasst worden, man hat darin nur eine Begünstigung dieser zwei Städte gesehen. Wer der Sache aber näher auf den Grund schaut, der wird dabei eisenbahnpolitische Rücksichten, vielleicht aber auch noch die ganz naheliegende Wahrung ökonomischer Interessen finden.

Es ist das eben der grösste Strom von Reisenden, und für diesen hat man diese durchgehenden Erleichterungen von geringeren Fahrkosten nicht gewünscht. Bezüglich Wien hätte man seiner Lage nach, am östlichen Ende der Staatsbahnen, dasselbe gar nicht machen können. Man kann gegen diese Maassregel aber, wie gesagt, auch deshalb Bedenken tragen, weil durch den Wegfall derselben die Umgehung der Hauptstadt aus Ursache des billigeren Preises nicht prämiirt erscheint. Die Eintheilung der resp. Städte und Stationen in die einzelnen Zonen ist ferner nicht ausnahmslos nach der wirklichen Entfernung geschehen, man hat Ausnahmen gemacht. So ist z. B. Raab von Budapest 151 km entfernt, sollte also in die X. Zone gehören, man hat diese Stadt aber in die VIII. Zone gesetzt und hat ähnliches mit anderen Orten, namentlich auch im Nachbarverkehre gemacht. Auch in dieser Beziehung schien es mir nicht gerathen, das Beispiel nachzumachen und einzelne Orte gegen andere besonders zu bevorzugen.

Endlich muss noch von den etwa möglichen Benachtheiligungen der Bahn gesprochen werden. Voriges Jahr, als unser Tarif bekannt wurde, hat man namentlich von den Umgehungen, die beim Oesterreichischen Tarif möglich sind, sehr viel gesprochen. In der That könnte das etwa einmal bei jeder Reise geschehen, aber eben nur einmal und auch das nur, wenn die Bahnorgane nicht achtsam sind. Es ist ja übrigens bekannt, dass eine entsprechende Vorkehrung getroffen wurde. Durch das Nebeneinanderliegen einer Nachbarzone und der Fernzonen sind solche Umgehungen in Ungarn aber von Station zu Station möglich, oder von zwei zu zwei Stationen, je nachdem ein Reisender das Aus- und Einsteigen wagt und er dabei nicht betreten wird.

Aber bei der XIV. Zone musste eine ganz besondere Ueberwachung erfunden werden. Wer in der XIV. Zone ankommt, die Fahrt blos unterbrechen will und dies meldet, der muss zunächst seine Unterschrift deponiren und am anderen Tage, wenn er die Fahrt weiter fortsetzt, die Unterschrift im Wagen von neuem abgeben. Nun bitte ich, m. H., ich kenne die statistische Zählung der Schreibkundigen in Ungarn nicht, aber ich würde glauben, dass wir in Oesterreich das nicht wagen können. (Heiterkeit.) Das also waren im ganzen die Bedenken, die uns abgehalten haben, den Ungarischen Tarif einfach zu übernehmen,

In Oesterreich sind wir bei dem einfachen Grundsatze des Distanztarifes verblieben und haben den Kilometertarif zur Basis gewählt. Dagegen haben wir aber dafür gesorgt, dass für das Kilometer ein sehr mässiger Satz gewählt werde, weil dadurch auch Fernreisende, selbst wenn sie nicht fallende Tarife haben, keine wesentliche Vertheuerung erfahren. Ausser diesen reinen Kilometersätzen haben wir, und das ist in keiner Weise irgendwie verleugnet worden, aus finanziellen Rücksichten, um den Ausfall zu decken, der durch die niedrigen Tarifsätze sehr bedeutend geworden wäre, Zu-

schläge nach dem Zonenende berechnet. Diese Zonenzuschläge haben eine grosse lebhafte Diskussion herbeigeführt. Das hat mich bis zu einem gewissen Grade gewundert, weil wir dasselbe System sowohl im Eisenbahnwesen bei der ersten Strecke, wie auch bei der Endstrecke gehabt haben und weil dasselbe Prinzip auch rücksichtlich des aufgegebenen Reisegepäcks (10 kg Gewicht) längst besteht, sowie es auch unserem ganzen öffentlichen Leben, z. B. dem Stempel- und Steuerwesen, zu Grunde liegt. Um so mehr aber haben mich diese Bedenken gewundert, als dasselbe System eines Zuschlages je nach der Zone auch nach dem Ungarischen Tarif besteht. Thatsächlich ist derselbe nämlich für jede Zone festgesetzt und wird für die ganze Zone, ob man sie bis zum Ende gefahren ist oder nicht, eingehoben. Auch der Unterschied von kleineren Zonen trifft nur bei der XIII. bei Kilometer 201 beginnenden Zone zu, denn bis 200 km haben auch wir nur Zonen von 10—25 km und fangen bei uns die Zonen zu 50 km, wo der Zuschlag unter Umständen schon merkbarer werden kann, erst über 200 km an.

Diese Zonenzuschläge haben nun aber auch dazu gedient, mit welchem Erfolge werden wir später bei den statistischen Resultaten sehen, den Nahverkehr mit Hilfe der Zonenzuschläge zu begünstigen.

Die Zonen sind nämlich in den ersten 50 km nur nach Myriametern bemessen und ist daher der Zonenzuschlag in den ersten 50 km ein geradezu verschwindender. Die zweiten 50 km umfassen zwei Zonen à 1½ und eine Zone zu 2 Myriametern, die zweiten 100 km aber zerfallen in vier Zonen à 2½ Myriameter. Bis hierher kann wohl nicht von einem bedeutenderen Zuschlag die Rede sein. Erst wenn man über 200 km reist, kann man dazu kommen, einen verhältnissmässig grösseren Zuschlag zum Tarife leisten zu müssen; dann aber vertheilt sich dieser Zuschlag auf die ganzen vorausgegangenen Einheitssätze der 250 km und ist er dann weniger fühlbar. Die Zonenzuschläge ganz zu vermeiden, wenn man überhaupt zur Erleichterung des Kartenwesens Zonen einführt, ist ganz unmöglich; aber es ist richtig, dass das Zonenende den Zuschlag fühlbarer macht, als, sagen wir beispielsweise, die Zonenmitte. Diese Arithmetik haben diejenigen auch verstanden, welche sich mit der Aufstellung des Tarifes der Staatsbahnen beschäftigt haben. Sie haben aber den grössten Vortheil in der Erreichung der niedrigen Grundtaxe gesucht und erachten den Zonenendezuschlag als einen nicht allzu sehr ins Gewicht fallenden Nachtheil, bis auf weiteres mit in den Kauf nehmen zu sollen.

Um nun den Werth der Einführung von Zonen und zwar grösseren Zonen für die Bahnverwaltung beurtheilen zu können, erlaube ich mir anzuführen, dass früher bei unserem Netze 89 122 Fahrkartenrelationen bestanden, die nunmehr auf 27 463, also auf weniger als den dritten Theil reduzirt sind.

Was das Gepäck betrifft, so darf ich mich wohl im Kreise von so viel Fachleuten ganz kurz fassen. Darüber war gar keine Meinungsverschiedenheit und herrscht jetzt eine solche in der ganzen Eisenbahnwelt nicht, dass eigentlich eine Berechtigung zur Aufrechterhaltung der Gepäckfreiheit nicht besteht. Das Recht zur Mitnahme von Gepäck ist aus der alten Postkutsche herübergeholt; man hat aber vergessen, dass man das Gepäck, welches man dem damaligen Reisenden nicht auf seinen Sitz hat geben können und das man ins Magazin hat stellen lassen, reichlich weniger war, als jenes, das heute der Reisende bei sich im Wagen unterbringt. Eine grosse Schattenseite besteht bei der Gepäckfreiheit in der Abfertigung der Reisenden darin, dass das Recht dazu an die Fahrkarte geknüpft ist; denn der Reisende kann sein Gepäck nicht augenblicklich aufgeben, was er ja wünschen muss. Er muss sich erst um die Karte bekümmern, in den oft weiten Bahnhofsräumen hin- und hereilen, was gewiss niemals, insbesondere aber, wenn er in Begleitung ist, zu den Annehmlichkeiten gehört. Das fällt weg, wenn die Gepäckfreiheit nicht da ist, weil er sein Gepäck sogleich aufgeben kann, sobald er die Bahnhofräume betritt.

Aber ein viel wichtigerer Grund spricht für diese Aufhebung, das ist die Unbilligkeit, welche darin besteht, dass man eigentlich diejenigen Leute vorzugsweise für die Gesammt-Gepäckaufgabe zahlen lässt, welche ein Gepäck gar nicht zur Aufgabe bringen. Nachdem nämlich von den Reisenden mehr als 80 % die III. Klasse benutzen, diese Reisenden aber ein Gepäck gewöhnlich nicht zur Aufgabe bringen, die Bahnen jedoch ihre Bezahlung für die Gepäckfreiheit in den allgemeinen Personentarifen suchen mussten, so ist es klar, dass bisher überwiegend die Reisenden der III. Klasse für die Gepäckfreiheit der zwei oberen Klassen zahlten.

Ueber diesen Punkt ist man, wie gesagt, einig gewesen, und um so einiger, als eine grosse Anzahl von Bahnen in Europa von vornherein die Gepäckfreiheit nicht eingeführt hat, z. B. die Süddeutschen Bahnen. In Preussen besteht sie, aber gerade jetzt beschäftigt man sich damit, sie aufzuheben.

Nicht in der Sache also hat man den Staatsbahnen Unrecht gegeben, man hat ihnen nur die zu hohen Tarife vorgeworfen. Die Ungarn haben, das darf ich hier einschalten, für ihr Gepäckwesen ein doppeltes Zonensystem eingeführt nach Gewicht und nach Entfernung. Die hierüber eingeholten Mittheilungen liessen Besorgnisse aufkommen über Schwierigkeiten bei Reklamationen sowie über willkürliche Abschätzungen durch die Gepäckträger. Deshalb haben wir vorgezogen, noch einige Erfahrungen abzuwarten und fertigen das Gepäck nach wie vor kilometrisch ab. Es ist jedoch sowohl in dem ursprünglichen Antrage wie in dem Berichte ausdrücklich gesagt worden, dass dies nur eine provisorische Maassregel sei. Was aber den Preis betrifft, so war ich sehr erstaunt, dass darüber ursprünglich so viel Unzufriedenheit bestand, weil das erstens derselbe Preis war, der für Uebergepäck seit jeher gezahlt worden ist und weil in anderen Ländern Europas für die Gepäckeinheit grössere Gebühren gezahlt werden, so dass nur eine oder zwei Bahnen darin die Reisenden günstiger behandeln. Gleichwohl erkläre ich, dass darin Verschiebungen in Uebereinstimmung mit einer Zoneneintheilung möglich sind. Eine vielfach begehrte und, wie behauptet wurde, einschneidende Verfügung mit den Musterkoffern ist ja seitens Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers seither bereits getroffen worden.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1432 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen und an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die Verhandlungen über die Frage der Zuständigkeit des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs bezüglich der Streitigkeiten zwischen Vereins-Verwaltungen (abgesandt am 28. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Die zweite Lesung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr,

über dessen Berathung in der XVI. Kommission des Reichstages wir in Nr. 29 S. 234 d. Ztg. berichtet haben, stand auf der Tagesordnung für die Plenarsitzungen am letzten Donnerstag und Freitag, gelangte jedoch wegen Unpässlichkeit des Referenten, Abg. v. Bar, nicht zur Verhandlung. Dieselbe wird nunmehr voraussichtlich zu Ende dieser Woche stattfinden. Die Kommissionsanträge lauten wörtlich wie folgt: Der Reichstag wolle beschliessen:

1. das vorgelegte internationale Uebereinkommen über den Frachtverkehr unverändert zu genehmigen,

2. die zu denselben eingegangenen Petitionen durch die zu fassenden Beschlüsse für erledigt zu erklären.

Neuredaktion des inneren Eisenbahn-Betriebsreglements.

Montag, den 27. d. Mts., ist eine Konferenz von Delegirten Deutschlands und Oesterreich-Ungarns im Reichs-Eisenbahnamt zusammengetreten, an welcher auch ein Vertreter Bayerns theilnehmen wird, um eine möglichst übereinstimmende Neuredaktion der beiderseitigen inneren Eisenbahn-Betriebsreglements auf Grund eines thunlichst engen Anschlusses an die Bestimmungen des Berner Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr zu berathen. Unsere besten Wünsche begleiten dieses dankenswerthe Unternehmen.

Sekundärbahn-Vorlage.

Bei den Berathungen der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses über das Sekundärbahngesetz wurde, wie der „Berl. Akt." berichtet, der Ausbau der Linie Cassel-Wolfhagen als Sekundärbahn von mehreren Seiten energisch bekämpft, weil die Herstellung einer solchen Sekundärbahn die Herstellung der für das allgemeine Verkehrsinteresse hervorragend wichtigen Hauptlinie Cassel-Köln, deren erstes Glied Cassel-Wolfhagen bildet, vereiteln würde. In diesem Sinne hatten sich nicht nur Petitionen der Handelskammern von Köln, Altena, Olpe, Siegen und Cassel ausgesprochen, sondern es wurde, was die militärischen Gesichtspunkte betrifft, auch ein Schreiben des Chefs des Grossen Generalstabes vom 15. d. Mts. an das Komitee für den Bau der Linie Cassel-Köln vorgelegt, in welchem derselbe sein lebhaftes Interesse an dem Ausbau der Bahn als Vollbahn bekundet und seine Bereitwilligkeit erklärt, diese Ansicht zur Geltung zu bringen, sobald die Angelegenheit dienstlich an ihn herantrete. Der Vertreter des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten erklärte, dass die Sekundärbahn Cassel-Wolfhagen der Ausführung der Linie Cassel-Köln durchaus nicht präjudizire. Erstere sei so projektirt, dass sie ohne erhebliche Kosten zu einer Vollbahn mit grossem durchgehenden Verkehr gemacht werden könne; auch wenn es sich um die Hauptbahn Cassel-Köln gehandelt hätte, würde die Strecke Cassel-Wolfhagen ebenso wie die jetzt projektirte Sekundärbahn gesichert worden sein. Die Sekundärbahn Cassel-Wolfhagen stelle sich also eigentlich als eine theilweise Ausführung der Linie Cassel-Köln dar. Von verschiedenen Seiten wurde geltend gemacht, dass sie alsdann mit dem Hinweis auf diese Bedeutung dem Reichs-Eisenbahnamt und den militärischen Autoritäten hätte vorgelegt werden müssen. Die Linie wurde schliesslich mit 10 gegen 9 Stimmen genehmigt und eine Resolution angenommen, welche die Regierung auffordert, die Frage einer direkten Vollbahn Cassel-Köln zu prüfen.

Einführung der Mitteleuropäischen Zeit für den inneren Eisenbahn-Betriebsdienst.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin hat an ihre Dienststellen die nachstehende Verfügung erlassen:

Nachdem der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen beschlossen hat, eine einheitliche Eisenbahnzeit im Dienstverkehr mit Beginn der Sommerfahrplanperiode 1891 zur Einführung zu bringen, kommt von da ab im Bereiche der Preussischen Staatseisenbahnen unter Aufhebung der gegenwärtig im Gebrauch stehenden Zeitrechnung nach Berliner Zeit im inneren Dienste gleichmässig die Mitteleuropäische Zeit zur Anwendung. Nach dieser neuen Zeitrechnung sind daher fernerhin die graphischen Fahrpläne, die Fahrplanbücher und Dienstfahrpläne, sowie die in Dienstanweisungen vorkommenden Fahrpläne aufzustellen, ferner die im Dienstgebrauch befindlichen Uhren zu richten und die Zugmeldungen vorzunehmen, ebenso alle Zeitangaben in den Depeschen und Zugmeldeberichten der Stationen, sowie in den Fahrberichten der Zugführer, wie überhaupt in allen Dienstberichten und Dienstanweisungen zu machen.

Die Mitteleuropäische Zeit ist die Zeit des 15. Längengrades östlich von Greenwich. Dieselbe weicht gegen die Greenwicher Zeit um eine volle Stunde, gegen die Berliner Zeit um rund 6 Minuten ab, ist also gegen diese beiden Normalzeiten um eine Stunde bezw. rund 6 Minuten voraus. Behufs Umrechnung der bisher in Berliner Zeit gemachten Angaben in Mitteleuropäische Zeit bedarf es daher nur der Zuzählung von 6 Minuten zu den Angaben in Berliner Zeit.

Das Wort „Mitteleuropäische Zeit" soll in der Abkürzung durch „M. E. Z." bezeichnet werden und ist im schriftlichen Verkehr nur diese abgekürzte Bezeichnung zur Anwendung zu bringen. Besonders wird noch darauf hingewiesen, dass durch die Einführung der Mitteleuropäischen Zeit an der bisherigen Zeitlage der Züge in Wirklichkeit nichts geändert wird und es sich dabei lediglich um eine anderweite Aufstellung bezw. um eine nach dem oben gesagten vorzunehmende Umrechnung der Dienstfahrpläne usw. handelt. Die für den Gebrauch des Publikums bestimmten Fahrpläne sind nach wie vor in Ortszeit aufzustellen, wie überhaupt alle Zeitangaben im Verkehr mit dem Publikum nach wie vor in Ortszeit zu machen sind.

Sämmtliche Beamte haben sich innerhalb der Grenzen ihrer Dienstgeschäfte mit der neuen Zeitrechnung genau vertraut zu machen, damit demnächst der Uebergang zu derselben sich ohne Schwierigkeiten vollzieht.

Für die auf den eigentlichen Stadtgeleisen der Berliner Stadtbahn und für die auf der Berliner Ringbahn verkehrenden Züge findet die Einführung der neuen Zeitrechnung bereits am 1. Mai d. J. statt.

Verspätungen im Monat Januar d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Januar d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 154, 59 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 6 116 Schnellzüge, 10 440 Personenzüge und 1 752 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 18 308. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 14 279 122 Zugkm bezw. 253 106 343 Achskm gegen 13 386 626 Zugkm bezw. 274 670 817 Achskilometer im Vormonat und gegen 13 035 569 Zugkm bezw. 240 830 123 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 6 693 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 11 615 Verspätungen zur Last fallen gegen 6 362 im Vormonat und 1 223 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 813, auf 1 Million Achskilometer 46, mithin auf 1 Million Zugkilometer 719 = 765 v. H. mehr als im Monat Januar des Vorjahres und 338 = 71 v. H. mehr als im Vormomat und auf 1 Million Achskilometer 41 = 820 v. H. mehr als im Monat Januar des Vorjahres und 23 = 100 v. H. mehr als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 14 157 Anschlüsse versäumt (gegen 1 221 in demselben Monat des Vorjahres und 7 099 im Vormonat). Bei 1 Bahn sind Zugverspätungen und bei 3 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- bezw. 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Crefelder Bahn und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln und der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln, der Elsass-Lothringischen Bahnen und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg an die ungünstigsten Stellen. In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen und Anschlussversäumnisse bei denjenigen Zügen, welche infolge von Schneeverwehungen ausfielen, unberücksichtigt geblieben. Aus dieser Ursache sind 822 Züge ganz und 398 Züge streckenweise ausgefallen, wobei 666 Anschlüsse verfehlt wurden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Güter-Nebenstellen.

Direktionsbezirk Altona. Vom 1. Mai d. J. ab können nach und von der Haltestelle Bölzke auch lebende Thiere in Wagenladungen und Einzelsendungen abgefertigt werden.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. Mai d. J. wird in dem Badeorte Heringsdorf eine Eisenbahn-Güter-Nebenstelle für den nicht an der Eisenbahn belegenen Ort Heringsdorf eröffnet werden.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Mai d. J. gelangt die an der Bahnstrecke Bebra-Cassel neu erbaute Haltestelle Lispenhausen zur Eröffnung. (S. Bekanntm. S. 330 d. Ztg.)

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Der bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Fremmersdorf wird am 1. Mai d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Oberhausen und Berge-Borbeck errichtete Haltepunkt Dellwig für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Einrichtung einer neuen Fahrkarten-Ausgabestelle im Hotel Disch zu Köln.

Vom 15. Mai d. J. ab wird in dem Hotel Disch zu Köln eine Fahrkarten-Ausgabestelle und Gepäckabfertigung in demselben Umfange eingerichtet, wie solche z. Zt. im Hotel du Nord zu Köln besteht. Die Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung in beiden Hotels wird von dem genannten Zeitpunkte ab bis auf weiteres während des ganzen Jahres geöffnet bleiben. Die Fahrkarten, welche von der Ausgabestelle im

Hotel Disch verausgabt werden, bezw. die bezüglichen Gepäckscheine, tragen ausser der Abgangsstation Köln die abgekürzte nähere Bezeichnung (H. D.).

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath beschloss für 1890 5 % Dividende auf die Stammprioritäten und 4¾ % auf die Stammaktien (1889 5 bezw. 4½ %) zu vertheilen.

Auf der Tagesordnung der Generalversammlung vom 11. Mai d. J. steht auch ein Beschluss wegen des Aufhörens der bevorzugten Stellung der Stammprioritäten und der Art der Gleichstellung derselben mit den Stammaktien bei entsprechender Aenderung des Statuts. Die Stamm-Prioritätsaktien hatten nach den alten Bestimmungen bis Ende 1890 ein Vorzugsrecht auf 5 %, das aufhören sollte, wenn sie thatsächlich auch für 1890 eine Dividende von 5 % erhielten. Das ist der Fall, und beide Aktien sind nunmehr gleichberechtigt.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Der Ausschuss hat in seiner Sitzung vom 24. d. Mts. beschlossen, die Dividende für 1890, vorbehaltlich der Genehmigung des Abschlusses durch die Generalversammlung, auf 7½ % gegen 7¾ % im Vorjahre festzusetzen.

Berliner Stadt- und Ringbahn.

Der Sommerfahrplan der Stadt- und Ringbahn, welcher am 1. Mai d. J. in Kraft tritt, weist nicht unerhebliche Veränderungen auf. Vor allem ist es die Vergrösserung im Verkehr des Nord- und Südringes, welche den Reisenden wesentliche Erleichterungen schafft. Auf dem Nordring verkehren die Züge Schlesischer Bahnhof-Moabit-Westend von 4.26—5.26 Uhr früh viertelstündlich — es sind dies Züge, welche den Arbeitern zu Gute kommen —, und von da an bis 5.56 Uhr Nachmittags halbstündlich, sodann bis 6.25 Uhr Abends wieder viertelstündlich, und dann bis Nachts 11.56 Uhr stündlich. In der entgegengesetzten Richtung Westend - Moabit - Charlottenburg gestaltet sich der Verkehr von 5—6 Uhr früh viertelstündlich, von da an bis 6 Uhr Abends halbstündlich, zwischen 6 und 7 Uhr viertelstündlich; dann fahren die Züge bis 9 Uhr wieder halbstündlich und von da an bis 11 Uhr Nachts stündlich. Auf dem Südring wird der „Halbstundenverkehr“ zur Durchführung gebracht. Ausserdem verkehren noch zwischen dem Schlesischen Bahnhof und Rixdorf früh und Abends in der Zeit, wo die Arbeiter von und nach Hause kommen, „Einlagezüge“. Durch die Vermehrung des Ringbahnverkehrs, dessen Züge über die Stadtbahn gehen, findet auch eine Vermehrung der Zahl der Stadtbahnzüge statt.

Telegraphenwesen.

Die Reichstagskommission zur Vorberathung des Gesetzentwurfes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches nahm § 3 mit den Anträgen der Abg. Graf Pückler und Dr. Hammacher in nachstehender Fassung an: „Ohne Genehmigung des Reiches können errichtet und betrieben werden: 1. Telegraphenanlagen, welche ausschl. dem inneren Dienst von Landes- oder Kommunalbehörden und Deichkorporationen gewidmet sind; 2. Telegraphenanlagen, welche von Transportanstalten auf ihren Linien ausschl. zu Zwecken ihres Betriebes oder für den allgemeinen Vermittelungsverkehr innerhalb der bisherigen Grenzen benutzt werden; 3. Telegraphenanlagen a) innerhalb der Grenzen eines Grundstückes“, und den letzten Absatz des § 3 der Vorlage, über welchen die Verhandlung vertagt worden war, in folgender, von der Regierungsvorlage mehrfach abweichenden Fassung an: „Ohne Genehmigung des Reiches können errichtet und betrieben werden Telegraphenanlagen zwischen mehreren einem Besitzer gehörigen (Amendement Graf Arnim) zu einem Betriebe vereinigten Grundstücken, deren keines von dem anderen über 25 km in der Luftlinie (Amendement Hammacher, gegen 15 km der Vorlage) entfernt ist, wenn diese Anlagen ausschl. für den der Benutzung der Grundstücke entsprechenden unentgeltlichen (Antrag v. Buol) Verkehr bestimmt sind.“ § 4, welcher bestimmt, dass durch die Landes-Centralbehörden die Kontrole darüber geführt wird, dass die Herstellung und der Betrieb der ohne besondere Genehmigung des Reiches errichteten Telegraphenanlagen sich innerhalb der gesetzlichen Grenzen hält, wurde unverändert angenommen. Staatssekretär von Stephan behauptete, zum Begriff der Telegraphie und des Fernsprechwesens gehöre jede Art der Vermittelung von Nachrichten in die Ferne, auch auf optischem Wege und durch den Schall, z. B. mit dem Nebelhorn. Damit ist die Berathung des Gesetzentwurfes beendigt.

In Ausführung eines in der letzten Ausschusssitzung gefassten Beschlusses hat das Präsidium des Deutschen Handelstages den Handelskammern in einem Rundschreiben anheimgegeben, durch Petitionen an den Reichstag die Ergänzung des Gesetzentwurfes in dem Sinne zu beantragen, dass Bestimmungen über die Anlage der Reichstelegraphen und Fernsprechleitungen zum Schutze gegen Einwirkungen benachbarter elektrischer Einrichtungen und Leitungen getroffen werden und auch die städtischen Verwaltungen ihrer Bezirke zur Einreichung ähnlicher Petitionen zu veranlassen.

Auch hat der Ausschuss des Deutschen Handelstages beschlossen, den Antrag, „an den Staatssekretär des Reichspostamtes die Bitte zu richten, das Abonnement für Fernsprechverbindungen im Orte von 150 auf 100 ℳ. herabzusetzen“ auf die Tagesordnung der nächsten Plenarversammlung zu setzen.

Aus Württemberg.

Der Eisenbahnetat im Landtag.

Aus den Verhandlungen über den Eisenbahnetat für die Finanzperiode 1891/93 (vergl. Nr. 15 d. Ztg.), welche am 11., 14. und 15. April d. J. in der Kammer der Abgeordneten stattfanden, theilen wir einiges von allgemeinem Interesse mit.

Der Berichterstatter Oberbaurath v. Leibbrand verbreitet sich über die Personentarifreform. Es sei der Sturm in die Zeit gefahren und in Parlamenten, in Vereinen, in der Presse, unter Sachverständigen und Nichtsachverständigen, auch in Massenvolksversammlungen werde die Frage der Tarifreform lebhaft erörtert. Unsere, durch die gewaltigen Fortschritte der Technik verwöhnte Zeit verlange von den Eisenbahnen, dass sich das Reisen billig, so schnell und so sicher als möglich bewerkstelligen lasse; das erstere wolle durch die Tarifreform erreicht werden. Bespricht sodann die bekannten Vorschläge von Perrot und Dr. Engel und weist darauf hin, dass es solchen Vorschlägen gegenüber am Platz sein werde zu betonen, dass es doch zunächst nicht im volkswirthschaftlichen Interesse gelegen sein könne, die Bevölkerung durch besonders billige Tarifirung für Reisen auf grössere Entfernungen zu Zeit und Geld kostenden, nicht unmittelbar produktiven Reisen anzureizen. Dem Landmann, der nach seiner ganzen Lebensstellung überhaupt wenig Veranlassung zu Reisen habe, käme eine solche Einrichtung mit ihrem vermeintlichen Nutzen nur in sehr bescheidenem Maasse zu gute; eher dem Gewerbetreibenden und besonders dem Vergnügungsreisenden; für letzteren besondere Erleichterungen und wahrscheinlich auf Kosten der arbeitenden Bevölkerung zu schaffen, dazu liege gar kein Grund vor. Verbreitet sich nun über den Zonentarif der Ungarischen und der Oesterreichischen Staatsbahn, sowie über die bekannten Preussischen Vorschläge. Darüber, dass es vom grösstem Werth wäre, die Personentarife aller Deutschen Bahnen nach einem einheitlichen System zu ordnen, bestehe Uebereinstimmung. Auch sollte Voraussetzung des neuen Systems im direkten und inneren Verkehr der Wegfall der Ausnahmetarifirungen der Rückfahrts-, Rundreise-, Sommer-, Bad- und Abonnementskarten sein, denn sie wirken ungerechtfertigt ungleich für verschiedene Klassen der Bevölkerung; nur die vorzugsweise aus Rücksichten der Humanität entsprungenen Kranken-, Schülerfahrkarten und Arbeiterwochenkarten werden — vielleicht in veränderter Form — beizubehalten sein. Wolle man den Hauptmangel des Zonentarifs, der in der Ungleichheit der Fahrgelder bei den Grenzen der Zonen entstehe, mildern, so gelange man zu einer grossen Zahl von Zonen, die Uebersichtlichkeit der Tarifirung leide hierunter Noth und man nähere sich dadurch gleichzeitig wieder dem Kilometertarif. Schon mit Rücksicht auf die Parallelität von Beförderungskosten und Fahrgeld, mehr noch aber behufs der Vermeidung finanziell gefährlicher Experimente und des stetigen Anschlusses an die bisherigen Einrichtungen empfehle es sich, grundsätzlich an dem Kilometertarif festzuhalten. Redner schätzt den Einnahmeausfall bei Annahme der Preussischen Vorschläge für Württemberg auf 3,4 Millionen Mark, um denselben auszugleichen, müsste eine Verkehrszunahme von 30 % eintreten. Das seien Zahlen, die zur Vorsicht mahnen. Württemberg habe nicht, wie Preussen im Hinblick auf seine Eisenbahnrente Veranlassung, auf Herabsetzung der Tarife selbst auf die Gefahr hin zu drängen, dass ein beträchtlicher Einnahmeausfall entstehe, für den alsdann die Steuerzahler, insbesondere der wenig reisende Bauer zum Vortheil des Gewerbetreibenden und des Touristen aufzukommen hätte. Wenn daher, wie man annehme, die Preussischen Eisenbahnräthe sich in übereinstimmender Weise dahin geäussert haben sollen, dass die in Aussicht genommenen Tarifermässigungen nicht weit genug gehen, so habe Württemberg mit seinem mit erheblichen Kosten zu betreibenden Bahnnetze keinen Grund, sich solchen Bestrebungen anzuschliessen. Die vorgeschlagenen Grundzahlen für den Personentransport seien wohl brauchbar, insbesondere entspreche auch das Verhältniss der Preise der einzelnen Klassen 1 : 2 : 3 billigen Anforderungen. Der in Aussicht genommene einheitliche, für sämmtliche drei Wagenklassen gleichbleibende Zuschlag zu den Fahrpreisen gewöhnlicher Züge sei sachlich richtiger, als ein prozentualer Zuschlag, der die oberen Klassen ungerechtfertigt hoch belaste.

Endlich werde nur zu wünschen sein, dass die Tarifirung des Reisegepäcks in möglichst einfacher und durchsichtiger Weise erfolge, in dieser Beziehung verdiene der Ungarische und Oesterreichische Vorgang gewiss Beachtung, denn bis jetzt sei der Gepäcktransport auf grosse Entfernungen ungewöhnlich theuer. Zum Schluss gibt Redner noch dem Wunsche Ausdruck, dass bei den im Gang befindlichen Verhandlungen über das Zustandekommen einer Personentarifreform in Deutschland seitens des Herrn Ministerpräsidenten daran festgehalten werden möchte, dass unsere Eisenbahnen zunächst keine Wohlfahrtseinrichtung, sondern ein gewerbliches Transportunternehmen seien, dessen Geschäftsgebahrung so eingerichtet werden sollte, dass es sich selbst zu erhalten vermöge und keiner Zuschüsse aus Steuermitteln bedürfe.

Den Ausführungen des Präsidenten des Staatsministeriums, Staatsminister Dr. Freiherrn v. Mittnacht, ist folgendes zu entnehmen:

Der Bemerkung des Berichterstatters gegenüber, die Freude über die im Jahre 1888/89 eingetretene „Sanirung des Eisenbahnertrages" sei nur von kurzer Dauer gewesen, habe er zu konstatiren, dass der in neuerer Zeit allerdings bemerkbare Rückgang nicht von einer Verminderung der Einnahmen, sondern von einer erheblichen Erhöhung der Ausgaben herrühre. Uebrigens habe er nicht wahrgenommen, dass irgend jemand der Eisenbahnverwaltung ein Verdienst aus jener Sanirung gemacht hätte, man habe sie einfach hingenommen, und alsbald sich im ganzen Lande daran gemacht, neue Eisenbahnprojekte zu schmieden, die wirklich nicht alle berechtigt und begründet seien. Wenn ein Defizit nicht immer eine ernste Sache wäre, könnte man nach den gemachten Erfahrungen versucht sein zu sagen: so ein kleines Eisenbahndefizit hat auch sein Gutes, nämlich dass es eine Schutzwehr gegen ein Uebermaass von Eisenbahnwünschen bietet.

Ueber die Frage der Reform des Personentarifs spricht sich der Ministerpräsident eingehend aus, wir entnehmen seinen Auslassungen folgendes: Es schweben zur Zeit Verhandlungen zwischen den Deutschen Staatseisenbahn-Verwaltungen, noch nicht zwischen den Regierungen, wie in der Presse häufig unrichtig bemerkt worden sei, über Vereinfachungen der Personen- und Gepäcktarife und über eine einheitliche Gestaltung derselben für ganz Deutschland, und er glaube, dass diese Verhandlungen allerdings schliesslich zu einer allgemeinen Ermässigung der Personen- und Gepäcktarife führen werden. Die Verhandlungen seien bis jetzt offiziel vertraulich aber es sei schon soviel darüber in die Presse gedrungen und auch der Berichterstatter habe schon so viel richtiges darüber anzuführen gewusst, dass er keinen Anstand nehme wenigstens über die Haltung und Stellung der Württembergischen Eisenbahnverwaltung in der Frage dem Hohen Hause eine Eröffnung zu machen. Die Württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung sei sich wohl bewusst, dass der Ertrag ihrer Eisenbahnen nicht der Art ist, dass er sie veranlassen könne den Anstoss zu weitgehenden Tarifermässigungen zu geben. Aber sie müsse doch die Ansicht der übrigen Staatseisenbahn-Verwaltungen — die Badische ausgenommen, diese scheine zunächst noch jeder Tarifermässigung prinzipiell abgeneigt zu sein — theilen, dass die Personen- und Gepäcktarife zu lange stationär geblieben seien und dass die ganz übermässig angewachsenen Ausnahmevergünstigungen und Ermässigungen — nächstens wolle ja niemand mehr zum gewöhnlichen Einheitssatz fahren — denn doch das Bedürfniss einer Reform darthun. Die Württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung habe also bei den Verhandlungen das Bedürfniss einer Reform überhaupt und insbesondere einer Vereinfachung der Tarife anerkannt und er bekenne als seine Ansicht, dass er auch grossen Werth lege auf eine einheitliche Gestaltung der Personen- und Gepäcktarife in ganz Deutschland. Dabei theile er aber die Auffassung des Berichterstatters vollkommen, dass man bei dieser Frage einer unter Umständen weitgehenden Tarifermässigung den dadurch etwa entstehenden Ausfall in den Einnahmen ernst im Auge behalten müsse.

Der sogenannte Zonentarif, sei es nun nach Ungarischem Muster oder nach Oesterreichischem Vorgang oder nach noch weitergehenden Vorschlägen, habe nach dem bisherigen Lauf der Verhandlungen keine Aussicht auf Annahme bei den Deutschen Staatseisenbahn-Verwaltungen; es würde also bei dem Kilometertarif bleiben. Unter Anwendung der Preussischen Vorschläge von 6, 4 und 2 ₰ auf das Ergebniss von 1889/90 würde der Ausfall in den Einnahmen 2 810 689 ℳ = 27,12 % betragen. Um die gleiche Einnahme wie 1889/90 bei Anwendung der von Preussen vorgeschlagenen Tarifsätze zu erreichen, wäre eine Steigerung des Verkehrs nothwendig von 37,22 %. Wer könne garantiren, dass eine solche Verkehrssteigerung eintrete?

Die Oesterreichischen und Ungarischen Sätze für den Nachbarschaftsverkehr seien höher als die jetzt in Württemberg bestehenden. Der Preussische Minister Herr v. Maybach habe im Preussischen Abgeordnetenhause gesagt: „Die Frage, was schliesslich bei diesen Verhandlungen herauskommen werde, wage ich heute noch nicht zu beantworten. Es ist unser Wunsch, zunächst für Deutschland etwas Gemeinsames zustande zu bringen, etwas, was dem Wunsche nach Vereinfachung des ganzen Systems entspricht, ohne eine Erhöhung." Damit könne man ja nur einverstanden sein. Er sei auch darin mit dem Preussischen Minister einverstanden, dass, wenn eine Tarifermässigung eintrete und beliebt werde, alsdann, um eine beträchtliche Vermehrung des Personenverkehrs herbeizuführen, es eine fühlbare Ermässigung sein müsse, dass es nicht eine minimale Ermässigung sein dürfe. Eine solche wäre das Allerungeschickteste. Da nun aber der Preussische Minister mit seinem letzten und definitiven Vorschlag überhaupt noch nicht hervorgetreten sei — er verhandle ja noch mit den Eisenbahnbeiräthen und stosse dort auf die entschiedensten und widersprechendsten Ansichten — und da er im Preussischen Abgeordnetenhause weiter gesagt habe, er würde es für das Uebelste halten, wenn man nicht bei der Durchführung der Reform sofort auch die Wagen und Maschinen bereit hätte, die erforderlich seien, um einen beträchtlich vermehrten Personen- und Gepäckverkehr zu bewältigen, so glaube er aus alledem ableiten zu können, dass die Durchführung der Reform noch nicht unmittelbar vor der Thür stehe. Keinesfalls werde die Befürchtung begründet sein, dass die Deutsche Reform des Personen- und Gepäcktarifs einen störenden Einfluss auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr für die nächste Etatsperiode haben könnte. Davon sei er aber überzeugt, dass, wenn einmal Preussen und Bayern, die zusammen über 28 000 km Betriebslänge in Deutschland repräsentiren, über das Wie der Ermässigung sich geeinigt haben werden, den übrigen Verwaltungen nichts anderes übrig bleibe, als sich anzuschliessen infolge des sich dann erhebenden Drängens und Verlangens nach Anschluss, Vereinfachung und Verbilligung. Jeder Widerstand dagegen würde unhaltbar sein, auch derjenige der Badischen Regierung, wenn sie einen solchen versuchen wollte. Davon dürfe der Berichterstatter und das Haus überzeugt sein, dass nicht die Württembergische Regierung es sein werde, welche etwa Preussen und Bayern zu noch weitergehenden Konzessionen drängen würde, als sie zu machen ohnedem sich entschliessen werden.

Der Berichterstatter habe noch ein rascheres Fahren der Züge gewünscht und namentlich der Schnellzüge. Er habe zu bemerken, dass die Erhöhung der Zuggeschwindigkeit und die Verminderung des Aufenthalts auf den Stationen schon seit einigen Jahren von der Eisenbahnverwaltung ernstlich ins Auge gefasst sei und dass sich auch die Durchschnittsgeschwindigkeit der Schnellzüge in den letzten Jahren etwas gehoben habe. Wesentliche Verbesserungen soll der Sommerfahrplan dieses Jahres bringen; durch denselben soll die Durchschnittsgeschwindigkeit der Schnellzüge wenigstens auf 44 km, die Aufenthalte eingerechnet, erhöht werden. Die Verhältnisse in Württemberg liegen für das schnelle Fahren ungünstig, sie machen es unthunlich, auf längere Strecken eine grosse Fahrgeschwindigkeit zu entwickeln. Auf der Hauptbahn müssen viele grössere Stationen und auf den eingeleisigen Bahnen sehr viele kleinere Stationen mit einer ermässigten Fahrgeschwindigkeit durchfahren werden. Dazu kommen die Württembergischen langen Steigungen und die scharfen Kurven, Verhältnisse, die selbstverständlich einer besonderen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit im Wege stehen. Am übelsten werden auch von der Verwaltung empfunden das viele Anhalten der Schnellzüge auf kleinen Stationen. Die Verwaltung versuche immer wieder, solche kleinen Stationen zu überfahren, aber welche Klagerufe ertönen dann von diesen Stationen! Man glaube nicht, mit welchen Schwierigkeiten die Verwaltung gerade in dieser Beziehung zu kämpfen habe. Die Ansprüche des Fernverkehrs und die Anforderungen des Nahverkehrs seien in diesem Punkte durchaus widersprechend. Was den Aufenthalt auf den Stationen betreffe, so sei er in Württemberg nicht grösser als auf anderen Bahnen. Was den Postpäckereibetrieb anbelange, so sei bei den Schnellzügen bereits auf thunlichste Einschränkung desselben hingewirkt worden. Bei den übrigen Zügen könne dies in demselben Umfang nicht geschehen, denn eine korrekte und sichere Abwickelung des Postpäckereiverkehrs sei von grosser Bedeutung und wenn man hier Unregelmässigkeiten eintreten liesse der Vermehrung der Zuggeschwindigkeit zu lieb, so würden die Klagen im Publikum unter Umständen noch grössere werden, als über langsames Fahren. Was die aufgeworfene Frage anbelange, ob nicht bei den bevorstehenden Neuanschaffungen Lokomotiven und Wagen angeschafft werden könnten, welche grössere Zuggeschwindigkeiten als bisher mit voller Sicherheit zuliessen, so habe er zu erwidern, dass die bereits in Bestellung gegebenen Expresslokomotiven es zulassen werden, dass dieselben auch auf Steigungen von 1 : 100 mit 60 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren. Er glaube, das sei alles, was man verlangen könne und auswärts werde das Material mehr als das auch nicht leisten.

Am Schlusse seiner Ausführungen hebt der Ministerpräsident gegenüber der Auffassung, die Eisenbahnen seien in der Hauptsache nichts als ein Transportgewerbe, hervor, dass er dieselben etwas anders betrachte. Wenn dieselben im wesentlichen blos eine gewerbliche Transportunternehmung wären, so dürfte man vor allen den Neubau von Eisenbahnen, da derselbe in Württemberg keinen oder nur geringen Gewinn bringen werde, ganz aufgeben und überhaupt den Bau und Betrieb an eine Aktiengesellschaft abgeben, welche billiger bauen und betreiben würde, da die Bevölkerung an den Staat ganz andere Ansprüche als an einen Privatunternehmer stelle. Er betrachte die Eisenbahnen vielmehr als einen der wichtigsten Faktoren, ja den wichtigsten, dem kein anderer an die Seite sich stellen könne, für die gesammte wirthschaftliche Entwickelung des Landes. Der Nutzen der Eisenbahnen fliesse eben nicht blos in die Eisenbahnkasse zurück, sondern er verbreite sich durch unzählige Kanäle befruchtend und fördernd über das ganze Land. Deswegen halte er, wenn auch die Steuerpflichtigen eine halbe Million und nach Aufnahme der neuen Anlehen noch mehr beitragen müssen für die Verzinsung der Eisenbahnschuld, doch diese Last nicht für eine unverhältnissmässige und unerschwingliche. Der Abgeordnete Probst habe in dieser Hinsicht von einer unerbittlichen Last gesprochen, die durch die Verzinsung auf dem Lande hafte, die Finanzwirthschaft weise aber eine ganze Menge solcher unerbittlichen Lasten auf. Die Strassenbauverwaltung z. B. weise jährlich eine Reinausgabe von 2 600 000 *M.* auf, wenn daneben noch eine Million zur Unterhaltung von Korporationsstrassen beigetragen werden können und ausserdem noch Lokalbahnen gebaut werden sollen, dann können die Steuerpflichtigen wohl auch noch die fehlenden Mittel zur Verzinsung der Eisenbahnschuld aufbringen. Er sei überzeugt, dass man im Lande draussen derartige Klagen wie hier weniger höre, denn der Nutzen der Eisenbahnen sei für jedermann ein offensichtiger und handgreiflicher. Auch habe man in früherer Zeit, als das Eisenbahndefizit viel grösser war, im Lande draussen wenige Klagen gerade über diese Ausgaben gehört.

Der Abgeordnete der Stadt Stuttgart Stälin befürwortet die Einführung des Zonentarifs, er glaube, dass die Deutschen Verwaltungen sich dieser Reform auf die Dauer nicht werden entziehen können. Ferner wünscht er besondere Begünstigung der Berufsreisenden, der beständigen Kunden der Eisenbahnen, welche gegenüber den Vergnügungsreisenden zurückgesetzt seien. Direktor v. Balz erwidert, wenn die Württembergische Verwaltung einen Antrag hierauf bei den übrigen Verwaltungen stellen würde, so wäre er ohne jede Aussicht auf Erfolg; da im jetzigen Zeitpunkt der Zug eben dahin gehe, alle Ausnahmen vom normalen Tarif zu beseitigen, nicht aber neue Ausnahmen für eine einzelne Berufsklasse einzuführen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

In der am 25. April l. J. unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Herrn Dr. Ritter von Rilke in Teplitz abgehaltenen 33. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welcher der landesfürstliche Kommissar, Herr K. K. Bezirkshauptmann Graf Thun-Hohenstein, beiwohnte, waren 44 Aktionäre anwesend, welche 10 412 Aktien mit 1 034 Stimmen vertraten.

Der Herr Vorsitzende begrüsst die Versammlung und berichtet, dass der frühere Präsident Dr. Wachsmuth am 26. Juli v. J. gestorben ist. In einem längeren, warmempfundenen Nachrufe schildert er das langjährige, unermüdliche und erfolgreiche Wirken des Verstorbenen und die unbestreitbaren Verdienste, welche sich derselbe um das Blühen und Gedeihen des Unternehmens, deren Verwaltung er seit dem Jahre 1864 als Mitglied und seit dem Jahre 1888 bis zu seinem Ableben als Präsident des Verwaltungsrathes angehörte, erworben hat und welche ihm ein dauerndes Andenken in der Geschichte des Unternehmens sichern. Die Generalversammlung erhebt sich zum Zeichen der Theilnahme von ihrem Sitze.

Hierauf berichtet der Herr Vorsitzende, dass der Verwaltungsrath im Sinne des § 26 der Gesellschaftsstatuten die durch den Tod des Herrn Dr. Wachsmuth erledigte Verwaltungsrathsstelle durch Kooptation des Herrn Generalkonsuls Adolf Thieme, Vorsitzenden des Aufsichtsrathes der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig, wieder besetzt hat.

Weiter theilt der Herr Vorsitzende mit, dass der Verwaltungsrath die durch den Tod des Herrn Karl Wolfrum erledigte Verwaltungsrathsstelle nicht besetzt hat, vielmehr den Antrag stelle, von der Wiederbesetzung derselben vorläufig Umgang zu nehmen. Dieser Antrag wird angenommen.

In die Erledigung der Tagesordnung eingehend, verzichtet die Generalversammlung auf die Vorlesung des Geschäftsberichtes, nachdem derselbe ohnehin gedruckt in den Händen der Aktionäre ist und ertheilt, dem Antrage des Revisionsausschusses entsprechend, dem Verwaltungsrathe für den Rechnungsabschluss pro 1890 das Absolutorium.

Der vom Verwaltungsrathe gestellte Antrag, von dem im Jahre 1890 erzielten Reingewinn im Betrag von 2 810 431 fl. dem Reservefonds 60 000 fl., zur Aktientilgung 32 385 fl., an 5 % Zinsen für die zirkulirenden 25 344 Aktien von je 15 fl. 386 115 fl., dem Erneuerungsfonds mit der Ermächtigung des Verwaltungsrathes, denselben auch zu Neuanlagen zu verwenden, 500 000 fl., an statutenmässiger Tantieme dem Verwaltungsrathe 133 578 fl. zuzuweisen, von dem Reste eine Superdividende von 15 % d. i. je 45 fl. für 25 741 Stück Aktien und 1 659 Genussscheine, daher zusammen 1 233 000 fl. zu zahlen und den Rest von rund 365 352 fl. als Gewinnvortrag für das Jahr 1891 zu bestimmen, jedoch mit der Ermächtigung des Verwaltungsrathes, diese Vortragssumme ebenfalls zu Neuanlagen und Anschaffungen zu verwenden, wird angenommen, ebenso der Antrag des Herrn Dr. Robitschek, dass der Dispositionsfonds ein freies Eigenthum der Gesellschaft bleibt, über welchen ihr nach den jeweiligen Anträgen des Verwaltungsrathes die Verfügung zusteht.

Zugleich wurde beschlossen, die diesjährige Dividende — ohne Präjudiz für künftige Jahre — schon ab 1. Mai flüssig zu machen.

Aus Frankreich.

Voraussichtliche Betriebseröffnungen im Jahre 1891.

A. Im Laufe des Jahres 1891 sind bezw. sollen folgende Hauptbahnstrecken von zusammen 716 km eröffnet werden:

1. von der Nordbahn die Theilstrecke Le Cateau-Wassigny (10 km) der Linie Le Cateau-Laon im Juni;
2. von der Ostbahn die Linie Bricon-Anschluss von Chaumont (8 km) im April, die Linie St. Maurice-Bussang (4 km) im August und die Theilstrecke St. Florentin-Troyes (51 km) der Linie St. Florentin-Vitry-le-François im Oktober, zusammen also 63 km;
3. von der Westbahn die Theilstrecke Vire-Aunay (39 km) von der Linie Vire-St. Lô-Caen im Juni, die Linie Carhaix-Morlaix (49 km) im November, die Theilstrecke Maintenon-Auneau (20 km) von der Linie Dreux-Auneau ebenfalls im November, und die Linie Argenteuil-Mantes (50 km) zu Ende des Jahres, zusammen 158 km;
4. von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn die Linie Lons-le-Saulnier-Champagnole (42 km) im April, die Linie Epinac-les Laumes (69 km) im August und die Linie la Joliette-l'Estaque (8 km) im Oktober, zusammen 119 km;
5. von der Orléansbahn die Linien Aurillac-St. Denis-les-Martel (61 km) und Châtellerault-Tournon-St. Martin (41 km), die Theilstrecke Charroux-Lussac-les-Châteaux (46 km) von der Linie Civray-le Blanc, die Verbindung zwischen Mauriac und der Linie Aurillac-St. Denis (46 km), sowie die Theilstrecken Cahors-Cazoulès (58 km) und Souillac-Brive (36 km) von der Linie Montauban-Brive, zusammen 288 km;
6. von der Südbahn die Theilstrecke Bayonne-Cambo-ville (18 km) von der Linie Bayonne-St. Jean-Pied-de-Port im Januar, die Linie Marmande-Casteljaloux (25 km) im 1. Halbjahr und die Linie Mont-de-Marsan-St. Sever (16 km) im 2. Halbjahr, zusammen 59 km;
7. von der Staatsbahn die Zweigbahn la Pallice-la Rochelle (7 km) im März und die Theilstrecke Ambarès-Bordeaux (12 km) von der Linie Cavignac-Bordeaux, zusammen 19 km.

B. Ferner ist im Laufe des Jahres die Eröffnung folgender Lokalbahnstrecken von zusammen 307 km in Aussicht genommen:

1. im Aisnedepartement von der Cambrésis-Eisenbahngesellschaft die Theilstrecke le Catelet-Omissy (23 km) von der Linie St. Quentin-le Catelet im September;
2. im Allierdepartement von der Allgemeinen Gesellschaft für wirthschaftliche Bahnen die Theilstrecke Bezenet-Montvicq (3 km) von der Linie Varennes-Montvicq, sowie die Linien Montvicq-Commentry (9 km) und Commentry-Marcillat (25 km) im März, ferner die Linie Chantelle-Ebreuil (22 km) im Oktober;
3. im Heraultdepartement von der Lokalbahngesellschaft des Heraultdepartements die Theilstrecke Montpellier-St. Georges (8 km) von der Linie Montpellier-Rabieux im Juli;
4. im Landesdepartement von der Lokalbahngesellschaft des Landesdepartements die Linie St. Vincent-de-Tyrosse-Soustons (12 km) im April;
5. im Norddepartement von der Cambrésis-Eisenbahngesellschaft die Linie Douchy-Caudry (24 km) im Februar und die Theilstrecke Denain-Douchy (5 km) von der Linie Denain-le Catelet im Juni;

6. im Oisedepartement im April die Theilstrecke Estrées-St. Just (23 km) und im Oktober die Reststrecke St. Just-Froissy (20 km) von der Linie Estrées-St. Denis-Froissy, Konzessionsinhaber Lambert;

7. im Departement des Pas de Calais von der Aktiengesellschaft Economiques Nord (wirthschaftliche Bahnen des Nordens) die Theilstrecke Lens-Liévin (4,5 km) der Linie Lens-Frévent, ferner von der Eisenbahngesellschaft Aire-Fruges und Rimeux-Gournay-Berck die Linie Aire-Fruges (30 km), sowie die Theilstrecke Montreuil-Berck (20,5 km) von der Linie Rimeux-Gournay-Berck, sämmtlich im Dezember;

8. im Rhônedepartement im März die Linie von dem Croix-Paquetplatz nach dem Croix-Rousseboulevard in Lyon (0,5 km), Konzessionsinhaber Poy;

9. im Sommedepartement von der Allgemeinen Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen die Linie Amiens-Beaucamps-le-Vieux (47,5 km) im Mai und die Theilstrecke Beauquesne-Albert (30 km) von der Linie Doullens-Albert.

C. Endlich ist im Jahre 1891 die Eröffnung folgender Strassenbahnstrecken von zusammen 316,5 km beabsichtigt:

1. Im Departement Bouches-du-Rhône von der Allgemeinen Französischen Strassenbahn-Gesellschaft (Compagnie générale Française) die Strecken Belzunce-St. Louis (5 km), Belzunce-Quai de la Joliette (1 km), les Chartreux-la Rose (2,5 km) und Castellane-Saint Marcel (7 km) des Marseiller Netzes im Dezember;

2. im Departement Côte-d'Or von der Südfrankreich-Eisenbahngesellschaft (Sud de la France) die Linien Beaune-Arnay-le-Duc (41 km), Châtillon-sur-Saine-Aignay-le-Duc (34,6 km), Dijon-Fontaine-Française (43 km) und Semur-Saulieu (28 km) im April;

3. im Isèredepartement die Linien Vienne-Saint-Jean-de-Bournay (25 km) im Mai, Saint Jean-de-Bournay-Champier (15 km) im August, Champier-le Gd-Lemps (15 km) im Dezember, le Gd-Lemps-les Quatre-Chemins (8,5 km) im August und les Quatre-Chemins-Charavines (6,5 km) im November, Konzessionsinhaber Caze und Empain;

4. im Rhônedepartement von der Strassenbahngesellschaft Lyon-Neuville-sur-Saone nebst Fortsetzungen die Theilstrecke Fontaines-Neuville (5 km) der Linie Lyon-Neuville im Dezember;

5. im Departement Haute-Savoie im Mai die Linie von der Schweizer Grenze nach Douvaine (7 km), Konzessionsinhaber David Annevelle, Dupont-Buèche, Petit und Tronchet, ferner im Juli von der Aktiengesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens die Linie Annemasse-Samoens mit den Zweigbahnen Bonne-Bonneville und St. Jecire-Marignier (64 km);

6. im Departement Haute-Vienne von der Périgord-Eisenbahngesellschaft die Linie la Juvénie-St. Yrieix (8 km).

Gemeinnützigkeits-Erklärungen.

1. Die Theilstrecke Cluses-la Fayet der der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft durch Gesetz vom 2. August 1886 unter Vorbehalt konzessionirten Bahn Cluses-Chamonix ist im allgemeinen Interesse (d. h. als Hauptbahn) für gemeinnützig erklärt worden. Von den zu Lasten des Staates zu verauslagenden Anlagekosten werden die von den betheiligten Departements, Gemeinden oder Grundeigenthümern angebotenen und noch anzubietenden Beihilfen in Abzug gebracht.

2. Durch Gesetz vom 2. April ist die vom Generalrath des Norddepartements dem Alfred Lambert konzessionirte, mit Meterspur zu bauende Lokalbahn Bergues-Hazebrouck nebst Abzweigung Rexpoëde-Hondschoote (zusammen 41 km) für gemeinnützig erklärt und der zwischen dem Konzessionsinhaber und der Nordbahngesellschaft am 1. Mai 1890 abgeschlossene Vertrag, der letztere verpflichtet, der zu bildenden Lokalbahngesellschaft 45 000 Frcs. für 1 km zu 4 % vorzustrecken, sobald diese ein Aktienkapital von 15 500 Frcs. für 1 km aufgebracht und verwendet hat, genehmigt worden. Das auf 60 Jahre gewährleistete Anlagekapital ist einschl. der nur bis 6 % zulässigen Geldbeschaffungskosten auf 60 500 Frcs. für 1 km festgesetzt, doch darf die jährliche Belastung des Staatsschatzes nicht mehr als 38 950 Frcs. betragen.

Vorläufige Konzession.

Die Konzession für den Bau und Betrieb des Lokalbahnnetzes des Creusedepartements ist am 25. März der Französischen Gesellschaft für wirthschaftliche Bahnen (compagnie française des voies ferrées économiques) zugeschlagen worden. Die vom Departement zu erstattenden Baukosten sind auf 7 414 000 Frcs., die Betriebskosten-Vergütung in der Weise festgestellt, dass der Betriebsführer bis zu einer Einnahme von 2 250 Frcs. für 1 km diese ganz erhält, während bei einer höhern Einnahme das Departement einen Antheil an dem Mehrertrage von zunächst 24 %, der mit der Einnahme steigt und bei 5 000 Francs 50 % beträgt, erhält.

Verschmelzung.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft hat die Bahn von Alais nach dem Rhône erworben und zur Genehmigung dieser Erwerbung eine ausserordentliche Hauptversammlung ihrer Antheilhaber auf den 28. April d. J. berufen.

Konzessionsübertragung.

Durch Erlass vom 14. März ist der am 13. November 1890 zwischen der Stadt Amiens und der Strassenbahn-Aktiengesellschaft von Amiens geschlossene Vertrag, betreffend Ueberlassung der der Stadt durch Erlass vom 10. Oktober 1887 ertheilten Konzession für ein Strassenbahnnetz an die Gesellschaft, mit der Maassgabe genehmigt worden, dass die ursprünglich in Aussicht genommene Spurweite von 1,44 m durch die Meterspur ersetzt wird, dass sich dafür die Gesellschaft zum Bau von ferneren 3 km verpflichtet und dass die Betriebseröffnung bei Vermeidung einer Strafe von 200 Frcs. für jeden Tag Verspätung am 1. Mai 1891 erfolgt.

Departements-Eisenbahngesellschaft.

Nach dem der Hauptversammlung am 4. April d. J. erstatteten Geschäftsbericht hat die Departements-Eisenbahngesellschaft im Laufe des vergangenen Jahres 67 km neuer Linien eröffnet, so dass sich die Gesammtlänge am Schlusse des Jahres auf 736 km belief. Die Arbeiten an den Neubaulinien sind trotz der ausserordentlichen Strenge des letzten Winters kaum aufgehalten worden. Der Reinertrag beträgt 1 854 721 Frcs.; von demselben ist an die Antheilscheine ein Gewinn von 17,50 Frcs. oder 7 % vertheilt, 480 359 Frcs. sind den verschiedenen Rücklagen zugeführt und 184 535 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Einkommen des Staatsschatzes aus dem Eisenbahnbetriebe in 1890.

Im Jahre 1890 hat der Staatsschatz durch die verschiedenen Steuern und Abgaben, denen das Eisenbahngewerbe unterworfen ist, ungerechnet die mittelbaren Vortheile durch erzielte Ersparnisse im ganzen 51 122 149,66 Frcs. eingenommen, und zwar 7 267 355,35 Frcs. von der Ostbahn, 15 970 826,58 Frcs. von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, 6 968 543,93 Frcs. von der Nordbahn, 5 249 074,22 Frcs. von der Südbahn, 8 405 297,93 Frcs. von der Orléansbahn und 7 261 051,65 Frcs. von der Westbahn. Wie bedeutend das Einkommen des Staatsschatzes ist, erhellt u. a. daraus, dass die Antheilhaber der genannten sechs Gesellschaften während des Jahres 1890 an Zinsen und Gewinn nur rund 160 Millionen Francs erhalten haben.

Geldbeschaffung der Eisenbahngesellschaften in 1890.

Die sechs grossen Eisenbahngesellschaften haben im Laufe des Jahres 1890 463 484 Schuldverschreibungen begeben und dafür 198 778 709,05 Frcs. erlöst, während sie 161 978 Schuldverschreibungen zum Preise von 83 530 675 Frcs. zurückgekauft haben. Der durchschnittliche Ausgabekurs ist seit einer Reihe von Jahren in beständiger Steigung begriffen und hat sich von 1885 bis 1890 bei der Ostbahn um 44,62 Frcs, bei der Mittelmeerbahn um 52,27 Frcs., bei der Südbahn um 49,22 Frcs., bei der Nordbahn um 52,83 Frcs., bei der Orléansbahn um 55,98 Frcs. und bei der Westbahn um 54,48 Frcs. erhöht — ein Vorgang, der um so bemerkenswerther erscheint, wenn man sich vergegenwärtigt, dass in dem genannten Zeitraum nicht weniger als 3 595 263 Schuldverschreibungen im Gesammtbetrag von 1 416 886 038,59 Frcs. auf den Geldmarkt gebracht wurden.

Haftpflicht des Frachtführers.

Das unter Abänderung der Art. 105 und 108 des Handelsgesetzbuches ergangene Gesetz vom 11. April 1888, betreffend die Haftpflicht des Frachtführers und die Rechte des Empfängers bei Ankunft der Waaren, ist kürzlich durch einen Urtheilsspruch des Gerichtshofes von Ain in dem Sinne ausgelegt worden, dass künftig das sich aus der Waarenabnahme und der Frachtbezahlung ergebende Ende des Nichtempfangens dem Klageanspruch des Empfängers wider den Frachtführer wegen Beschädigung oder theilweisen Verlustes nicht mehr als Einwand entgegengestellt werden kann, sofern nur der Empfänger innerhalb drei freier, der Abnahme und Bezahlung folgender Tage dem Frachtführer seinen mit Gründen versehenen Anspruch kundgegeben hat.

Die Ermässigungen im Personenverkehr.

Der Begründung des Gesetzentwurfs, betreffend Abschaffung der Fahrkarten- und Eilgutsteuer, entnehmen wir folgende bezeichnende Zahlen, welch grosse Ausdehnung die Fahrpreisermässigungen im Personenverkehr angenommen haben:

Im Jahre 1866 fuhren von der Gesammtzahl, der auf den sechs grossen Netzen beförderten Personen 42 % zu ermässigten Fahrpreisen, 1878 bereits 47 %, 1884 schon 55 % und 1890 sogar 63,5 %; von 217 706 280 auf dem Gesellschafts- und dem Staats-

netze gefahrenen Personen genossen 141 711 153 Ermässigungen und nur 75 995 127 bezahlten den vollen Tarif. Das Verhältniss der beiden Gruppen von Reisenden ist, wie die folgende Uebersicht zeigt, bei den einzelnen Netzen ein sehr verschiedenes:

Im Jahre 1890 wurden befördert

auf dem Netze der	zum vollen Tarif	zu ermässigten Preisen	zusammen
	Personen		
Staatsbahn	1 325 650	7 293 280	8 618 930
Nordbahn	14 539 047	18 448 750	32 987 797
Ostbahn	9 000 000	30 000 000	39 600 000
Westbahn	26 250 000	34 250 000	60 500 000
Orléansbahn	6 780 208	15 790 285	22 570 285
Mittelmeerbahn	13 458 161	27 291 018	40 749 179
Südbahn	4 642 269	8 037 820	12 680 089

Im Jahre 1889 wurden auf dem Gesammtnetz durchschnittlich für das Personenkilometer in I. Klasse nur 6, 8 Cts. statt konzessionsmässig 10 Cts., in II. Klasse 4, 7 statt 7, 5 Cts. und in III. Klasse 3, 9 statt 5, 5 Cts. erhoben, so dass die Ermässigung in den drei Klassen 32 bezw. 37, 33 und 30 % beträgt. Als Durchschnitt aller Klassen ergab sich 1885 noch ein kilometrischer Satz von 5, 91 Cts., 1889 nur noch von 4, 5 Cts.; der Durchschnitt ist also in diesem kurzen Zeitraum um 1, 41 Cts. oder 23, 85 % gefallen. Die Einnahmen aus den einzelnen Verkehrsarten der Schnellbeförderung zeigt die folgende Uebersicht:

Im Jahre 1888 wurden auf dem Hauptbahnnetz eingenommen

	aus dem Personenverkehr bei vollem Tarif	aus dem Personenverkehr bei ermässigten Sätzen	aus dem Gepäck- und Eilgutverkehr	im ganzen
ausschl. der Steuer	184 295 800	138 042 500	87 752 100	410 090 400
an Steuer	40 467 300	29 486 600	16 190 400	86 144 300
einschl. der Steuer	224 763 100	167 529 100	103 942 500	496 234 700

Personalnachrichten.

1. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat zu Vertretern der Französischen Verwaltung der öffentlichen Arbeiten bei der in Petersburg im Jahre 1892 stattfindenden vierten Sitzung des internationalen Eisenbahnkongresses folgende Oberbeamten ernannt: Alfred Picard, Brücken- und Wegebau-Generalinspektor und Vorsitzender der Abtheilung für öffentliche Arbeiten im Staatsrath; Gay, Staatsrath und Eisenbahndirektor im Ministerium; de la Tournerie, Brücken- und Wegebau-Generalinspektor; Metzger und de Noircarme, Oberingenieure bei der Eisenbahndirektion des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten; endlich Worms de Romilly, Bergwerks-Oberingenieur.

2. Durch Entscheidung des Unterstaatssekretärs der Kolonien vom 20. Februar ist Paul Bonnefont de Varinay, Offizier a. D., Inspektor bei der Betriebsleitung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zum Vorstand des Eisenbahn- und Hafenbetriebes der Insel Réunion ernannt worden.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Versammlung am 14. April. Nach Eröffnung der Versammlung durch den Vorsitzenden Herrn Geh. Ober-Regierungsrath Streckert und Erledigung verschiedener geschäftlicher Mittheilungen hielt Herr Geh. Regierungsrath Professor Reuleaux den angekündigten Vortrag: Neue Betrachtungen und Versuche über die Zapfenreibung. Herr Reuleaux wies zunächst rechnerisch nach, dass die Theorie, die gleitende Reibung sei proportional dem Druck, nicht mehr richtig ist. Die Reibung des eingelaufenen Zapfens ist kleiner als die des neuen Zapfens. Deshalb sind Aussparungen im Zapfenlager zulässig. Durch einen sinnreichen Pendelapparat wurde der Werth der Reibungen bei verschiedenen Voraussetzungen festgestellt.

Der Vorsitzende brachte dann den Wortlaut der Preisaufgabe zum 50 jährigen Gedenktage des Vereins für Eisenbahnkunde zur Kenntniss der Versammlung.

Da eine Geschichte des Preussischen Eisenbahnwesens in vollem Umfange ein zeitraubendes und schwieriges Werk ist und nur nach umfassenden Vorarbeiten fertiggestellt werden kann, so wird als Preisaufgabe eine Studie verlangt, welche einen Beitrag zu dieser Geschichte liefert.

Es kann sowohl die Entwickelung des gesammten Preussischen Eisenbahnwesens innerhalb eines bestimmten Zeitabschnittes, als auch die Entwickelungsgeschichte einer grösseren Preussischen Bahn oder eines wichtigen Preussischen Eisenbahnverbands, oder aber die Entwickelung bestimmter Zweige des Preussischen Eisenbahnwesens z. B. des Betriebes bezw. auch wichtiger Theile desselben, der Personentarife, der Gütertarife usw. gewählt werden. Es kommt dabei wesentlich darauf an, dass der betreffende Gegenstand eingehend behandelt und wissenschaftlich durchgeführt ist.

Die Bearbeitung muss in Deutscher Sprache abgefasst sein und bis zum 1. Mai 1892 an den Verein für Eisenbahnkunde, Berlin W., Wilhelmstr. 92/93, eingeliefert werden. Derselben ist ein versiegelter Briefumschlag, welcher in der Aufschrift das gewählte Kennwort und im Innern die Angabe von Namen und Wohnort des Verfassers enthält, beizugeben. Die eingegangenen Arbeiten werden von einem vom Vereine gewählten Ausschusse geprüft, welcher letzterer in einer Vereinssitzung spätestens im Oktober 1892, darüber berichtet und sich gleichzeitig darüber äussert, ob und welchem der eingelieferten Bearbeitungen Preise zuzuerkennen sind. Zur Ertheilung von einem oder mehreren Preisen ist ein Betrag von 2000 *M.* ausgesetzt.

Die preisgekrönten Arbeiten werden Eigenthum des Vereins. Sofern jedoch der letztere von einer Veröffentlichung derselben auf seine Kosten Abstand nimmt, steht dieselbe dem Verfasser frei. Die nicht preisgekrönten Arbeiten werden den Verfassern an ihre durch den Vorsitzenden des Vereins aus den Briefumschlägen zu ermittelnde Adresse zurückgesandt, sofern dieselben bis zum 1. November 1892 nicht abgeholt worden sind.

Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Herr erläuterte sodann die Bauart der auf dem Potsdamer Bahnhof zur Anwendung gekommenen Wasserbuffer. Die Buffer sind den in England vielfach zur Anwendung gekommenen Prellbockeinrichtungen nachgebildet, haben aber für den besondern Zweck noch eine Umbildung erlitten. Die Ausführung war der Hoppe'schen Maschinenfabrik übertragen. Der Bufferstempel entspricht einem in einem Cylinder geführten Kolben. Die lebendige Kraft des gegen den Prellbock stossenden Zuges soll die Arbeit verrichten, aus dem hinteren Theil des Cylinders Wasser in den vorderen Theil zu drücken. Es sind zur Feststellung des Wirkungsgrades der Wasserbuffer interessante Versuche gemacht. Einzelne Maschinen und geschlossene Züge, letztere mit einer Geschwindigkeit bis zu 15 km, sind probeweise gegen den Prellbock gefahren und in jedem Falle entsprach die Wirkung den gehegten Erwartungen; Zug und Prellbock blieben unbeschädigt. Nach einer längeren Debatte über diesen Gegenstand sprach Herr Geh. Regierungsrath Schwabe über die Ergebnisse der Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische Mitglieder aufgenommen die Herren Eisenbahn-Bauinspektoren Brill und Holverscheit und als auswärtiges Mitglied Herr Eisenbahn-Bauinspektor Brüggemann in Breslau.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Welche Beamte sind im Sinne des § 316 Abs. 2 des R.-Str.-G.-B.'s zur Leitung der Eisenbahnfahrten angestellt?** Aus den Entscheidungsgründen: „Das Urtheil hat festgestellt, dass der als Hilfsbremser angestellte Angeklagte seinen dienstlichen Obliegenheiten gemäss mit dem Rangiren einer Zugabtheilung beschäftigt gewesen, dass er eine Prüfung in den Reglementsbestimmungen bestanden und bereits 8 Jahre im Dienste ist. Es ist demnächst die Schlussfeststellung getroffen, dass der Angeklagte als eine zur Leitung von Eisenbahnfahrten angestellte Person zu erachten ist. Entgegen der Revision kann in dieser Feststellung ein Rechtsirrthum nicht gefunden werden. Denn einerseits steht nichts entgegen, die Bewegungen von Zugabtheilungen und von ganzen Zügen auf den Geleisen der Eisenbahn, um jene an die zweckentsprechende Stelle hinzuleiten, als „Eisenbahnfahrten" zu erachten, zum anderen gehören zur „Leitung" von Eisenbahnfahrten nicht blos höhere Angestellte, wie Stationsbeamte, Lokomotivführer, Zugführer, die vermöge der ihnen zuertheilten Amtsverrichtungen einen besonders vorwiegenden Einfluss auf die Eisenbahnfahrt ausüben, sondern — ähnlich wie bezüglich der „Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb" — (Erk. d. Reichsger. v. 17. April 1883; Rechtspr. Bd. V S. 269) alle Personen, welche vermöge ihrer Anstellung darauf zu sehen und zu achten haben, dass bei einer Eisenbahnfahrt keine Gefahr erwachse, kein Schade geschehe. Jede dieser Personen wirkt zur Leitung mit. Nur dadurch, dass jeder die ihm zugewiesene Thätigkeit seiner Obliegenheit gemäss verrichtet, lässt sich die Eisenbahnfahrt gefahrlos herstellen." (Erk. des I. Strafsenats des Reichsgerichts vom 23. Juni 1890; Entscheid. Bd. XXX, S. 15 f.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 6 (für Brennholz usw.) für die Stationsbeziehung Haagen (im Wiesenthal)-Rorschach (Seite 135 des Tarifhefts II A) wird von 69 in 79 Cts. berichtigt.

Auf die bis 7. Juni d. J. etwa aufkommenden bezüglichen Sendungen wird der Frachtsatz von 69 Cts. für 100 kg im Wege der Rückerstattung noch bewilligt.

Karlsruhe, den 23. April 1891. (816)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Berichtigung von Frachtsätzen. In den mit 1. April n. St. 1891 in Kraft getretenen Tarif- und Transportsbestimmungen für Gütersendungen im obrubrizirtem Verkehre sind mit Gültigkeit ab 15. Juni l. J. folgende Berichtigungen durchzuführen:

Auf Seite 96 im Ausnahmetarife 4 ist der Frachtsatz von Nowosielica transit nach Freiberg in der Rubrik b von 2,29 *M.* richtig zu stellen auf 5,29 *M.*;

auf Seite 101 im Ausnahmetarife 5 ist der Frachtsatz von Sokal transit nach Zwickau in Sachsen, in der Rubrik a von 5,21 *M.* richtig zu stellen auf 5,29 *M.*;

auf Seite 160 im Ausnahmetarife 14 ist der Frachtsatz von Belzec transit nach Bremen Freibezirk richtig zu stellen von 5,33 *M.* auf 5,53 *M.*

Wien, den 21. April 1891. (817)
Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
namens der Verbandsverwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Am 1. Mai d. J. wird die neuerbaute Haltestelle Lispenhausen zwischen den Stationen Bebra und Rotenburg der Bahnstrecke Bebra-Cassel für den Personenverkehr sowie für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen eröffnet.

Tarife werden besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 24. April 1891. (818)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. Mai d. J. erscheint Nachtrag 9 zum Gütertarif.

Derselbe enthält Tarifkilometer für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Gross-Miltitz, Lispenhausen, Neuhof (Kreis Teltow), Niederbeuna, Tempelhof (Rangirbahnhof), Voigtstedt, Berlin (Lehrter Bahnhof) und Spandau (Lehrter Bahnhof), sowie die in unserer Bekanntmachung vom 18. d. Mts. erwähnten neuen bezw. abgeänderten Entfernungen für Tondern M., ferner Ergänzungen bezw. Aenderungen:

a) des Abschnitts II A. Besondere Bestimmungen zu dem Betriebsreglement,
b) des Abschnitts II D. III. Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und Haltestellen,
c) zu II F. a. Allgemeine Kilometer-Tariftabelle und
d) der Ausnahmetarife, sowie Tarif für die Güternebenstellen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,16 *M.* zu haben sind.

Erfurt, den 27. April 1891. (819)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2 vom 1. Jan. 1891. Am 1. Mai 1891 kommt der Nachtrag I zum Tarifheft 2 vom 1. Januar 1891 zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für die neueröffnete Bayerische Lokalbahnstation Röhrnbach, Aenderungen der Kilometertafel II, Ergänzungen der Ausnahmetarife 3 (Holz des Spezialtarifs II), 4 (Stammholz), 6 (Schleifholz), 19 (Steine des Spezialtarifs II) und 20 (Steine des Spezialtarifs III), sowie neue Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 25. April 1891. (820)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Reichenbach i. Schles.-Ober-Langenbielau, welcher seiner Zeit besonders bekannt gemacht wird, treten im Staatsbahn-Königsberg-Cranzer Gütertarif für den Verkehr mit den Stationen Langenbielau und Ober-Langenbielau des Bezirks Berlin direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandsstationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 21. April 1891. (821)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Am 15. Mai d. J. treten für unverpackte gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine, feuerfeste Steine) in Ladungen von mindestens je 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen — bezw. bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge pro Wagen — ab Friedrichsruh nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 24. April 1891. (822)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Königlichen Eisenbahndirektionen.

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Vom 1. Mai d. J. ab finden im Lokalverkehr die Sätze des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter auch auf solche, diesem Ausnahmetarif angehörende, bisher ausgeschlossene Gegenstände Anwendung, welche wegen ihres aussergewöhnlichen Umfanges in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können.

Cüstrin II, den 21. April 1891. (823)
Die Direktion.

Böhmisch-Sächsischer Braunkohlenverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt der Tarifnachtrag IX. in Kraft. Derselbe enthält veränderte mit Ermässigungen verbundene Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn, sowie Lokalbahn Potscherad-Wurzmes), ferner neue Frachtsätze für die Stationen Breitenborn und Paditz der Sächsischen Staatsbahn und ausserdem Aenderungen des Verzeichnisses der Zechenbahnfrachten sowie des Nebengebührentarifs. Gleichzeitig werden durch den Nachtrag die Frachtsätze für die Stationen Obergeorgenthal der Dux-Bodenbacher Bahn und Tremosna und Kaznau der Pilsen-Priesener Bahn im Tarife vom 1. Januar 1888 nebst Nachträgen I—VIII am 15. Juni d. J. ohne Ersatz zur Aufhebung gebracht. Zu dem gleichen Zeitpunkte gelangen auch die Frachtsätze für diese Stationen im Anhang zum Böhmisch-Sächsischen Braunkohlentarife ohne Ersatz zur Aufhebung.

Abdrücke des Nachtrages IX sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Dresden, am 24. April 1891. (824)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussisch-Bayerischer Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Mai d. J. ab gelangen im Verkehre zwischen verschiedenen Bayerischen Stationen und Stettin (Central-Güterbahnhof) für die Beförderung von Bier (in Kisten und Fässern) zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern ermässigte Ausnahme-Frachtsätze zur Anwendung, falls die Ausfuhrbestimmung im Frachtbrief ausdrücklich angegeben ist und aus den beigegebenen Zoll- und Steuerpapieren unzweifelhaft hervorgeht.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Erfurt, den 22. April 1891. (825)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1888 für Eisenerze aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks nach den Hochofenstationen jener Gebiete. Am 1. Mai d. J. erscheint zum vorbezeichneten Tarife der 10. Nachtrag, welcher Eisenerz-Frachtsätze von Station Daaden und Koks-Frachtsätze von Station Recklinghausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 23. April 1891. (826)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlen-Verkehr nach der Prinz Heinrich-Bahn. Am 1. Mai d. J. tritt zum Ausnahmetarif Nr. 16 vom 1. Januar 1888 für den vorbenannten Verkehr der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält u. a. ermässigte Frachtsätze ab Homburg i. d. Pfalz und Frachtsätze von den linksrheinischen Stationen Quirscheid, Sulzbach Station und Wemmetsweiler.

Die Abgabe des Nachtrags an die Besitzer des Haupttarifs erfolgt unentgeltlich.

Köln, den 25. April 1891. (827)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Mit Gültigkeit vom 28/16. April wird für die Beförderung von Heringen in Wagenladungen von 10 000 kg = 610 Pud von Danzig und Neufahrwasser nach Stationen der Russischen Südwestbahn ein direkter Tarif eingeführt. Exemplare desselben sind bei den betheiligten Deutschen Güter-Abfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, am 25. April 1891. (828J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag 8 zum Staatsbahn-Gütertarif Köln (linksrhein.) - Hannover, Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs und der bisher erschienenen Nachträge enthaltend, in Kraft.

Der Nachtrag liegt bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 21. April 1891. (829)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. findet der Ausnahmetarif Nr. 1 für bestimmte Stückgüter in unserem Lokal-Güterverkehr auch Anwendung auf solche Gegenstände, welche wegen ihres aussergewöhnlichen Umfanges in gedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können.

Strassburg, den 22. April 1891. (830)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Mai d. J. treten für die Staatsbahnverkehre Hannover und Oldenburg-Erfurt die Nachträge 22 bezw. 21 in Kraft.

Dieselben sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 22. April 1891. (831)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. tritt der I. Nachtrag zum Lokal-Gütertarif für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln vom 1. Januar 1891 in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung zu II A. Besondere Bestimmungen zu dem Betriebsreglement.
2. Berichtigung zu II C. Besondere Bestimmungen zum Nebengebühren-Tarif.
3. Aenderungen zu II D. a) und b). Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, öffentlichen Anschlussgeleisen, Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.
4. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Büdesheim, Fremmersdorf, Lampaden und Neef.
5. Aenderungen zu II F. Tariftabellen.
6. Berichtigungen.

Die Entfernungen für Büdesheim, Lampaden und Neef treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr, welcher besonders bekannt gemacht werden wird, in Kraft.

Das Nähere ist bei den diesseitigen Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch Abdrücke des Nachtrages zu haben sind.

Köln, den 29. April 1891. (832)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. treten zu den Heften I und III der Abtheilung B (Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen), I—III der Abtheilung C (Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn), I—IV der Abtheilung D (Verkehr mit Stationen der Main-Neckar-Bahn) und zu der Abtheilung G (Verkehr mit der Station Basel) des Gütertarifs, sowie zu den Heften II—IV des Ausnahmetarifs für Steinkohlen etc. Nachträge in Kraft, enthaltend: ausser bereits früher eingeführten Aenderungen, Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene Rheinisch-Westfälische Stationen und die Station Wixhausen der Main-Neckar-Bahn.

Die in diesen Nachträgen für die Stationen Eberbach und Mannheim der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen der Main-Neckar-Bahn vorgesehenen Tarifkilometer und Frachtsätze finden gleichzeitig Anwendung im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Badischen Staatseisenbahnen.

Die Entfernung für Viersen-Ramstein wird mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. ab auf 310 km abgeändert.

Die vorbezeichneten Drucksachen sind bei den Verbandsstationen zu haben.

Köln, den 25. April 1891. (833)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. tritt in dem vorbezeichneten Verbande ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn und den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Staats- und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und den Stationen der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker, der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Mecklenburgischen Südbahn, der Paulinenaue-Neu-Ruppiner, der Prignitzer und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn andererseits in Kraft. Durch denselben werden der Gütertarif für den Rheinisch-Niederdeutschen Verband vom 1. Juni 1888 nebst Nachträgen — mit Ausnahme der in demselben enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der früheren Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und der Westholsteinischen Eisenbahn —, sowie die im Tarifheft Nr. 2 vom 15. August 1887 für den Deutsch-Niederländischen Verband enthaltenen Frachtsätze zwischen Lübeck und den Stationen Goch und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn ersetzt und aufgehoben.

Der neue Tarif schliesst gegenüber den bisherigen Tarifsätzen in vielen Fällen nicht unerhebliche Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch auch geringfügige Frachterhöhungen in sich. Die letzteren treten erst am 15. Juni d. J. in Geltung.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Neubrandenburg der Mecklenburgischen Südbahn kommen auch im Verkehre mit der Station Neubrandenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin zur Anwendung.

Der neue Tarif, welcher bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu haben ist, zerfällt in folgende Hefte:

Heft Nr. 1, enthaltend besondere Bestimmungen zum Betriebsreglement und zu den Tarifvorschriften etc., allgemeine Ausnahmetarife (Verkaufspreis 0,30 ℳ);

Heft Nr. 2, enthaltend Kilometerzeiger und Ausnahmetarife für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und der Eisern-Siegener Eisenbahn (Verkaufspreis 1,60 Mark);

Heft Nr. 3, desgleichen für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) (Verkaufspreis 1,80 ℳ);

Heft Nr. 4, desgleichen für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.), der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn sowie den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Staats- und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn (Verkaufspreis 1,80 ℳ).

Köln, den 24. April 1891. (834)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Frachtermässigung für Mehltransporte im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen und Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande, sowie im Oesterreichisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehre. Mit Gültigkeit vom 10. April 1891 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1891 wird für Mehltransporte bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre von

a) Wien (Westbahnhof),
b) Budapest St.-E.-G., Budapest-Josefstadt, Budapest-Donau-Uferbahn, Budapest-Kommunallagerhäuser, Budapest-Leopoldstadt", Budapest-Südbahn, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen und der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staaseisenbahn-Gesellschaft

nach Schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, Buchs trs., St. Margrethen trs. beziehungsweise Lindau trs., ferner nach den Schweizerisch-Südbadischen Grenzstationen: Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz und nach Stationen der Französischen Ostbahn ein Frachtnachlass von 13 Cts. respektive im Verkehre mit Singen und Konstanz von 10 ₰ pro 100 kg von den Frachtsätzen nachstehender Tarife im Rückvergütungswege gewährt, u. zw.:

Tariftheil III, Heft 1 vom 1. Oktober 1889, beziehungsweise Theil III Heft 2 vom 1. April 1891 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband,

Tariftheil III, Heft 1 und 2 vom 1. Oktober 1889 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehr, und

Tariftheil III, Heft 1 vom 15. November 1890, sowie Theil III, Heft 2 vom 15. April 1891 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband.

Im übrigen sind die in vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Bestimmungen maassgebend.

Die Rückvergütung erfolgt gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgaberezepisse, welche längstens bis Ende März 1892 vorzulegen sind.

Wien, am 10. April 1891. (835)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Neue Frachtsätze für den Ausnahmetarif Nr. 1b. Für Güter der Stückgutklasse I gelangen bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Bezahlung der Fracht hierfür und unter Aufrechthaltung der übrigen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 1 im Verkehre zwischen Wien etc. einerseits und nachbenannten Hafenstationen andererseits nachstehende Frachtsätze zur Einführung, und zwar:

Nach und von	Bremen (Hauptbhf.), Bremen (Freibezirk)	Brake, Bremerhafen, Geestemünde, Nordenham	Hamburg B.	Harburg	Lübeck	Stettin	Swinemünde
	Frachtsätze für 100 kg in Mark						
Wien Nordbahnhof							
„ Nordwestbahnhof							
„ Franz Josephbahnhof							
„ Elisabethbahnhof *)							
„ Staatsbahnhof							
Floridsdorf-Donaufeld							
Jedlesee	6,23	6,47	6,05	5,98	6,08	5,04	5,61
Klosterneuburg-Weidling							
Korneuburg							
Nussdorf							
Stadlau							
Stockerau							

* Im Verkehre zwischen Wien Elisabethbahnhof und Stettin und Swinemünde ist direkte Abfertigung nicht zulässig.

Diese Sätze gelten bis auf weiteres längstens aber bis Ende 1891.

Wien, am 24. April 1891. (836)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Oberhessische Eisenbahnen. Am 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag VII zu unserem Lokalpersonentarif in Kraft, welcher Abänderungen bezw. Ergänzungen der Spezialbestimmungen, insbesondere bezüglich der Arbeiterwochen- und Zeitkarten für Schüler, enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkarten-Ausgabestellen.

Giessen, den 22. April 1891. (837)

Grossherzogliche Direktion.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der am 25. April 1891 stattgehabten 33. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft theilen wir mit, dass der statutengemäss am 1. Juli 1891 fällige Dividendenkupon Nr. 33 der Aktien der vorgenannten Eisenbahngesellschaft mit 60 fl. Oe. W. Bankvaluta, ferner der von den Genussscheinen am 1. Juli 1891 fällige Kupon mit 45 fl. Oe. W. Bankvaluta schon vom 1. Mai 1891 angefangen u. z.:

der Dividendenkupon pro 60 fl. Oe. W.:
in Wien bei den Herren Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdener Bank und
bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft;

dagegen der von den Genussscheinen fällige Kupon pro 45 fl. Oe. W. aus Anlass des laut besonderer Kundmachung gleichzeitig stattfindenden Umtausches der alten Genussscheine gegen neue mit dem der Erhöhung des Nominalbetrages der Aktien von 210 fl. auf 300 fl. Oe. W. entsprechenden Texte versehenen Genussscheine nur
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt und
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft
eingelöst werden wird.

Teplitz, am 26. April 1891. (838)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Umtausch der im Umlauf befindlichen Genussscheine. Die von der 6. ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz den 31. Juli 1889 beschlossene und von dem hohen K. K. Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien laut Erlass vom 9. Dezember 1889 Z. 22741 genehmigte Erhöhung des Nominalbetrages der Aktien von 210 fl. auf 300 fl. Oe. W. bedingt auch eine entsprechende Aenderung des Textes der Genussscheine, welche an Stelle der nach Maassgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten alljährlich im Wege der Verloosung zur Tilgung gelangenden Aktien ausgegeben werden, beziehungsweise der Genussscheinkupons.

Diese Textänderung wurde von dem hohen K. K. Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien laut Erlass vom 24. März 1891 Z. 5652 genehmigt und es werden die von der diesjährigen Verloosung angefangen zur Ausgabe gelangenden Genussscheine und deren Kupons bereits nach dem neuen Texte ausgefertigt werden.

Für die im Umlauf befindlichen 1659 Stück Genussscheine werden gegen Einziehung dieser alten Genussscheine nebst Kupons, neue mit den Kupons versehene Genussscheine nach der neuen Textirung ausgegeben werden.

Zum Zwecke des Umtausches der alten gegen neue Genussscheine laden wir die Herren Inhaber der im Umlauf befindlichen Genussscheine hiermit ein, die letzteren mit allen noch nicht fälligen Kupons entweder
in Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft oder
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt
mit einem die Nummern dieser Genussscheine in arithmetischer Reihenfolge enthaltenden, doppelt ausgefertigten Verzeichnisse abzugeben und dagegen seinerzeit an derselben Stelle die neu ausgefertigten Genussscheine in Empfang zu nehmen.

Nachdem der Umtausch nicht sofort erfolgen kann, wird von den obenbezeichneten Umtauschstellen ein Exemplar des Verzeichnisses mit der Empfangsbestätigung über die erlegten Genussscheine versehen, den Herren Erlegern ausgehändigt und ist bei Empfangnahme der neuen Genussscheine, welche in kürzester Frist ausgefertigt werden, wieder zurückzustellen.

Teplitz den 26. April 1891. (839)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

6. Verdingungen.

Verding von Feuerungsmaterialien. Die vom 1. Juni bezw. 1. Juli 1891 bis dahin 1892 erforderlichen
3 220 t Schmiedekohlen,
2 500 „ Gaskohlen,
1 230 „ Lokomotivkoks,
500 „ Schmelzkoks,
4 670 „ inländische Braunkohlen zur Dampfkesselheizung,
1 150 „ Böhmische Stückbraunkohlen oder inländische Braunkohlenbriquettes zur Ofenheizung
sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen nebst dem zum Angebot zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauerufer strasse Nr. 1. zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- une bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ für Schmiede- und Gaskohlenbedingungen, 30 ₰ für Lokomotiv- und Schmelzkoksbedingungen und 30 ₰ Braunkohlenbedingungen bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 9. Mai 1891, Vormittags 11 Uhr, statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. Mai 1891.

Magdeburg, den 18. April 1891. (840)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 34. 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Zeitung des Vereins

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 2. Mai 1891.

Inhalt:

Die elektrischen Schwach- und Starkströme.

Die Berathung des Telegraphen- und Fernsprechmonopols im Deutschen Reichstage berührt ein Gebiet, welches weite Kreise interessirt. Darüber besteht wohl allseitige Geneigtheit, an dem bisher thatsächlich geübten Monopol des Reiches im Fernsprechwesen nichts zu ändern. Die Gemeinden und die Privatindustrie hegen aber die Besorgniss, dass bei späteren elektrischen Anlagen, sei es für Beleuchtungs-, sei es für Kraftübertragungszwecke, insbesondere für den elektrischen Strassenbahnbetrieb, bei welchen die Starkströme von 100 und mehr Volt zur Anwendung kommen, derjenige, welcher ein Monopol des Fernsprechbetriebes besitzt, das Recht für sich in Anspruch nehmen wird, ausschliesslich die Erde zur Rückleitung des Stromes benutzen zu dürfen, nicht etwa, weil es für das Fernsprechen Bedingung ist, im Gegentheil, es ist ein Nachtheil, für den schwachen empfindlichen Fernsprechstrom, an Stelle der geschlossenen metallischen Leitung die Rückleitung durch die Erde zu wählen, aber weil es bisher so geübt wurde und die billigste Art der Herstellung ist. Die Gemeinden sagen sich, dass sie mit einem Schlage im Interesse des Fernsprechbetriebes in ihren Rechten bezüglich der Benutzung der öffentlichen Wege geschmälert werden sollen und die elektrotechnische Industrie befürchtet, in ihrer Thätigkeit im eigenen Vaterlande eingedämmt werden zu können. Der Umstand, dass bisher, was hoch anzuerkennen ist, durchweg mit persönlichem Wohlwollen die neuen elektrischen Betriebe von den zuständigen Organen der Reichs-Telegraphenverwaltung aufgenommen worden sind und dass es bisher möglich gewesen ist, im einzelnen Falle eine Grundlage ohne Schädigung der wechselseitigen Interessen zur ungehinderten Ausübung der verschiedenen Betriebsarten zu finden, ist kein Beweis dafür, dass es so bleiben wird. Es kann auch mal die Zeit kommen, wo es heisst: „Ich bin gross und du bist klein!" und deshalb werden Stimmen laut, welche zur Zeit an dem gegenwärtigen Rechtszustande keine Aenderung wünschen oder zum mindesten in dem neuen Gesetz klar ausgesprochen sehen wollen, dass Erde und Luft frei bleibt und dem Monopol nicht geopfert wird.

Ueber die Möglichkeit der Beeinflussung der Telegraphen und Fernsprecher durch die Starkstrombetriebe herrschen vielfach unklare Auffassungen. Der elektrische Telegraph und die Starkstromanlagen vertragen sich recht gut neben einander. Nur der Fernsprecher leidet an einer konstruktiven Schwäche und muss sich kräftigen, um neben den neuen elektrischen Anlagen seinen Platz behaupten zu können.

Der Deutsche Handelstag beschäftigt sich jetzt eingehend mit der erwähnten Gesetzesvorlage, und hat zur Beurtheilung der Tragweite der letzteren nicht unwesentlich eine von einem Amerikanischen Rechtskundigen gelieferte Rundschau über den Streit der Strassenbahn- und Telephongesellschaften seiner Heimath beigetragen,

Folgen wir den Ausführungen des Amerikaners:

Wie man in der Landwirthschaft aus der Beschaffenheit der Nachlese den Werth der voraufgegangenen Ernten, den der Aussaat und Bodenbestellung erkennt, so gibt die Gattung der schwebenden Rechtsstreitigkeiten mit ähnlicher Genauigkeit ein Spiegelbild der Geschäftslage, der Handel und Industrie jeweilig beherrschenden Tagesfragen.

Bei der Nutzbarmachung neuer Erfindungen tauchen neue und schwierige Rechtsfragen auf. Die Technik nimmt in unserem wirthschaftlichen Leben mit den ersten Rang ein, sie ist auf allen Gebieten vertreten und man sollte fast glauben, dass nirgends eine Lücke mehr bestände. Aber die fortschreitende Entwickelung der Technik, die Verwerthung von bis dahin unbeachtet oder unerkannt gebliebenen Naturkräften bringt es mit sich, dass für ein schon gedrängt besetztes Haus immer aufs neue Einlassuchende erscheinen. Die zuletzt gekommenen, jung und rüstig, kühn und streitbar, drängen sich auf die besten Plätze. Sie scheuen nicht den Kampf mit denen, welche ältere Ansprüche zu haben glauben, verachten schamlos das von ihren Vorgängern als überliefert beanspruchte Recht, welch letztere, wenn sie könnten, sie ausschliessen würden, so aber gerichtliche Klagen anstrengen, indem sie sich eine feste Stellung im öffentlichen Leben zuschreiben, welche ohne Schädigung des Gemeinwohls nicht angerührt werden dürfe. Hieraus entstehen die interessantesten Streitsachen. Zu diesen gehören u. a. eine in den letzten Jahren der elektrischen Erfindungen nothwendig gewordene, bis dahin unbekannt gewesene besondere Art von Benutzung der öffentlichen Strassen.

Ursprünglich haben die öffentlichen Wege — ob in Städten oder auf dem Lande — nur dem Zweck gedient, darauf zu gehen, zu reiten oder zu fahren. So lange eine weitere Inanspruchnahme nicht stattfand, war das Verhältniss ganz klar und einfach. Die grossen Systeme von Abflusskanälen, Gas- und Wasserleitungsröhren, Röhren für Heizungs- und andere Zwecke, welche in dem letzten Jahrhundert der Civilisation entstanden sind, ohne welche wir in unseren eng bevölkerten Städten nicht nur unbequem, sondern auch ungesund wohnen würden, waren damals nicht nur entbehrlich, sondern auch unbekannt. Aber sie kamen. Und als sie da waren und ihre Nützlichkeit unbestritten war, da brachte die Zeit auch den Richtern die Rechtsauffassung, durch welche die in früheren Erkenntnissen den öffentlichen Strassen ausschliesslich zuerkannte Bedeutung, Reisezwecken zu dienen, entsprechend geändert wurde.

Dann kam die Zeit der Dampfeisenbahnen. Die Art des Reisens wurde von Grund auf geändert. Das Dampfross trug den Sieg davon. Die Postkutsche und andere Fuhrwerke wurden in eine untergeordnete Stellung gedrängt. Dass bei dem Entstehen der Eisenbahnen diese auf die Mitbenutzung der vorhandenen öffentlichen Wege einen Anspruch zu erheben versuchten, lag in der Natur der Sache. Die Eisenbahnen verfolgten die gleichen Zwecke wie die öffentlichen Wege, sie übernahmen Personen- und Güterbeförderung im grossen Maassstabe. Sie würden aber bei ihrem Betriebe die öffentlichen Wege ausschliesslich in Anspruch genommen, jede weitere Benutzung derselben durch Fussgänger, Reiter und Fuhrwerke unmöglich gemacht haben und deshalb wurde die Eisenbahn von Benutzung der Strassen ausgeschlossen und auf Herstellung eines eigenen Bahnkörpers verwiesen. Es bildete sich die Rechtsauffassung aus, dass die öffentlichen Wege nicht für eine feste Spur bestimmt seien.

Mit dem Bekanntwerden und der Anwendung der Pferdebahnen fiel auch diese Auffassung. Die Pferdebahn beeinträchtigte zwar die bisherige Benutzung der Strassen nicht; die durch Pferde gezogenen Wagen behielten den Charakter der übrigen Fuhrwerke, aber die feste Spur war gekommen und man erkannte das für die Wege zulässig, was früher als ein charakteristisches Merkmal hervorgehoben war, um die Benutzung der öffentlichen Wege durch die Eisenbahnen zu verbieten. Diejenigen, welche die Konsequenz der Rechtsauffassungen retten wollten, erklärten, nur die Dampfbahnen hätten von den Strassen verbannt sein sollen, bei den Pferdebahnen läge die Sache ganz anders.

Wir sehen also, dass nacheinander, unter irgend welchem Vorwande es auch sein möge, neue Einrichtungen auf den öffentlichen Wegen geschaffen werden, wobei denselben besondere gesetzlich zugebilligte Rechte und feste Beziehungen zu den schon bestehenden Einrichtungen zuerkannt werden.

Auch die der Elektrizität zu verdankenden Einrichtungen des Telegraphenwesens, der Licht- und Kraftübertragung nahmen die Mitbenutzung der öffentlichen Wege in Anspruch. Als 1838 Steinheil und Morse den elektromagnetischen Telegraphen erfanden, erkannte man die unendlich wichtige Erfindung sehr bald und es bestand gar kein Zweifel darüber, dass dem Telegraphen die öffentlichen Wege zum Setzen der Pfähle und zum Ziehen der Drähte einzuräumen seien. Letztere müssen so angeordnet werden, dass sie die ursprüngliche Bestimmung des Weges, dem öffentlichen Verkehr zu dienen, nicht beeinträchtigen und die Leitungen sind zu verändern, wenn ihre Anordnung den Verkehr auf dem Wege behindert. Aber es blieb nicht bei den Telegraphenleitungen.

1878 wurde der Fernsprecher für den öffentlichen Verkehr nutzbar gemacht. In kurzer Zeit eroberte sich derselbe eine hervorragende Stelle im gewerblichen Leben und kann jetzt als eine unentbehrliche Einrichtung des Geschäftsverkehrs gelten. Der Fernsprecher wurde von den Gesetzgebern zur Gattung der Telegraphen gerechnet. Stangen und Drähte fanden auf den öffentlichen Wegen Platz.

Telegraph und Fernsprecher kommen mit schwachen Batterieströmen aus. Für beide bildete der Regel nach die Erde die Rückleitung. Man durfte annehmen, beide Einrichtungen würden sehr gut neben einander bestehen können. Das war aber keineswegs in vollem Umfange der Fall. Ungeachtet des schwachen Stromes der Telegraphenleitungen wurden doch im Fernsprechbetriebe störende Erscheinungen beobachtet, wenn Telegraphen- und Fernsprechleitung, unter gemeinsamer Benutzung der Erde als Rückleitung, parallel geführt waren. Selbst bei einem Abstande von 10 m kam es vor, dass auf der Fernsprechleitung die Morsezeichen verstanden wurden und ein gewandter Telegraphist die Morsedepeschen nach dem Gehör auf der Fernsprechleitung abnehmen konnte. Das war für den Fernsprechbetrieb sehr störend, indessen war der Telegraph eher dagewesen. Im Interesse des Fernsprechbetriebes begnügte man sich damit, die Leitungen gegen Berührung mit den Morseleitungen zu schützen und liess sich auf Rechtssteitigkeiten nicht ein, zumal Telegraphie und Fernsprechwesen meistens in einer Hand lag. Die Störungen mussten die an das Fernsprechnetz Angeschlossenen wohl oder übel mit in den Kauf nehmen. Die Bahnverwaltungen dagegen, wenn sie den Fernsprecher im Betriebe anwendeten, gaben vorsichtigerweise die Benutzung der Erdverbindung auf und stellten für die Fernsprecher eigene metallische Rückleitungen her.

So standen die Sachen bis 1880, wo das elektrische Licht eingeführt wurde und eine weitere bis dahin unbekannt gebliebene Art der Benutzung der öffentlichen Wege auftauchte; wenn man will, die dritte und vierte Inanspruchnahme; denn man kann Bogen- und Glühlichtanlagen unterscheiden. Beide Beleuchtungsarten haben die Anwendung der Dynamomaschinen zur Voraussetzung, es wird ein ungleich mächtigerer elektrischer Strom gebraucht als beim Telegraphiren und die Beschaffenheit des Stromes für Beleuchtungszwecke kann in der Qualität noch sehr verschieden sein, z. B. zum sog. Starkstrom werden. Zu den Leitungen für elektrische Beleuchtungen werden besondere metallische Rückleitungen angewendet.

Steinheil und Morse hatten 1838 entdeckt, dass die Erde für Rückleitung des elektrischen Stromes geeignet sei. Wird also der negative Pol der Kraftquelle an Erde gelegt, der positive ebenfalls, aber erst weit davon am Ende der Leitung, so ist der Strom geschlossen. Die Erdoberfläche enthält zahl-

lose Elektrizitätsleiter, die Leitungsfähigkeit ist so gross, dass die Elektriker gern von der unendlichen Leitungsfähigkeit der Erde reden. Bei den ersten Erfindungen des Telegraphirens hat man aber sowohl für die Hin- als für die Rückleitung Drähte benutzt; man wendete „vollständige metallische Leiter" an. Erst später — dann aber ausschliesslich — kam die Erdleitung auf.

Für die elektrische Beleuchtung — ob Bogen- oder Glühlicht — benutzt man geschlossene metallische Kreisleitungen. Aus welchen Gründen dieses geschieht oder geschehen muss, darf als bekannt vorausgesetzt werden. Theoretisch genommen sollen die Lichtleitungen vollständig von der Erde isolirt sein. Es ist aber das natürliche Bestreben aller elektrischen Ströme, auf die Erde überzugehen und sich in deren unbegrenzte Leitungsfähigkeit zu vertheilen, wie der Blitz, wenn er die Erde erreicht, sich darin vertheilt und unschädlich wird. Wenn ein Strom von einer Bogenlichtleitung in die Erde übergeht, so ist er für die Benutzung im Stromkreis verloren. Um das zu vermeiden, werden die Leitungen an ihren Unterstützungsstellen sorgfältig isolirt. Allein ungeachtet der grössten Aufmerksamkeit und Vorsicht kann man bis jetzt eine absolut vollkommene Isolirung nicht erzielen und trotz aller bis jetzt bekannten Isolationen entweicht mehr oder weniger Strom, der z. B. bei oberirdischen Leitungen seinen Weg durch die Pfosten zur Erde sucht. Auch durch zufällige Berührung mit anderen Leitern entsteht Stromverlust. Dieses nennt man Erdschluss.

Eine andere elektrische Erscheinung, welche bei allen Streitfragen zwischen elektrischen Unternehmungen eine hervorragende Rolle spielt, ist die sogen. Induktion. Es ist eine bekannte Erscheinung, dass, wenn ein vom Starkstrom durchflossener Leiter auf längere Entfernung parallel zu einem Draht läuft, der durch keinen oder einen weit schwächeren Strom durchflossen ist, die Starkstromleitung in der schwächeren Leitung einen (sekundären) Strom hervorruft, welcher die umgekehrte Richtung besitzt, aber ganz so wie der Starkstrom vibrirt, schwankt und knackt und in jeder Richtung das Verhalten des Starkstroms wiedergibt. Die Entfernung, auf welche hin sich diese Erscheinung bemerkbar macht, ist abhängig von der Stärke des Erregungsstromes, der Stärke der Leitungen, den atmosphärischen und sonstigen Verhältnissen.

(Schluss folgt.)

Ueber den Oesterreichischen Zonentarif.

Vortrag Sr. Excellenz des Herrn Alois Freiherrn v. Czedik.

(Fortsetzung aus Nr. 33.)

Wenn man die beiden Zonentarife in Oesterreich und Ungarn mit den Systemen des Porto-Einheitssatzes vergleicht, so ist von vornhinein keine Aehnlichkeit darin zu finden. Der von Perrot und Engel in modifizirter Weise, d. h. in mehrfacher Abstufung geforderte Portotarif hat in einem einzigen Punkte mit dem Ungarischen Zonentarife eine Aehnlichkeit, und zwar darin, dass, sowie bei Engel die Taxbemessung von 50 km eine unbegrenzte ist, dasselbe bei dem Ungarischen Zonentarife bei 226 km geschieht. Unser Tarif ist auf dem entgegengesetzten Prinzipe des durchgängigen Kilometer-Distanztarifes aufgebaut. Gleichwohl konnte er als Zonentarif bezeichnet werden, weil ja für je eine Gruppe von Stationen und Haltestellen gleichmässige Tarifsätze festgestellt wurden. Die Oesterreichische Eisenbahnverwaltung glaubte aus den früher angegebenen Gründen mit aller Entschiedenheit an dem Grundsatze festhalten zu müssen, dass für jede Leistung auch eine Gegenleistung des Reisenden stattzufinden habe.

Die Verschiedenheit des Oesterreichischen und Ungarischen Zonentarifes wird auch in einem am 5. d. Mts. im „Deutschen Reichs- und Staatsanzeiger" erschienenen und im hiesigen „Handelsministerial-Verordnungsblatte" vom 14. d. Mts. reproduzirten offiziellen Artikel über die künftigen Preussischen Personentarife ausdrücklich betont. Dem Umstande, dass sich der Ungarische Tarif von 226 km dem Begriffe des Portosatzes nähert, ist es wohl zuzuschreiben, dass Engel denselben reklamirt, während die Urtheile von ihm und Perrot über den Oesterreichischen Tarif, dem ein solcher Berührungspunkt fehlt, abfällig lauten. Ich nehme aber gleichwohl keinen Anstand, zu erklären, dass ich das Wagniss der sofortigen Einführung von wenigen Zonenstufen und weitgehenden noch billigeren Sätzen für finanziell in den nächsten Jahren sehr bedenklich halte. Es ist immerhin möglich, dass bei ausserordentlich grossen Erweiterungen der Bahnanlagen und bei einer sehr weitgehenden Vermehrung der Fahrbetriebsmittel der in der ersten Zeit mit Sicherheit zu erwartende Ausfall nach Jahren vielleicht sich vermindern könnte. Bahnen aber, welche ihre Schulden noch nicht getilgt haben und daher noch lange nicht auf dem reinen Gebührenstandpunkte stehen, können, weil sie eine sehr beachtenswerthe Rolle in den Budgets ihrer Länder zu spielen haben, einen solchen gewiss jahrelang andauernden Ausfall nicht auf sich nehmen. Es steht in dieser Beziehung überdies fest, dass man derartig weitgehende Preisreduktionen im Personentarife nur in dem Maasse machen kann und soll, als man der Zeit, dem Raume und dem Stande der Eisenbahneinrichtungen nach glaubt in der Lage zu sein, die Transporte selbst bewältigen zu können.

Herr Dr. Engel ist sehr schlecht auf die Eisenbahnfachmänner und -Direktoren zu sprechen. Es mag ihm in den Tarifsachen ein freies Urtheil zustehen. In dem aber, was technisch durchführbar ist, wird gleichwohl nur der betreffende Techniker zu entscheiden haben, so wenig als sich Dr. Engel bereit finden dürfte, an einem unserer bewegten Sommertage die Disposition auf dem Wiener Westbahnhofe über die zu treffenden Einrichtungen ebenso sicher zu übernehmen als glücklich durchzuführen.

Während ich also hier mit Dr. Engel gar nicht einverstanden bin, muss ich ihm in einem anderen Punkte vollständig Recht geben. Er erklärt, dass der Streit, dieser — sagen wir es aufrichtig, und der Klub hat es ja miterlebt — recht unangenehme Streit zwischen Perrot und Engel über die Priorität der Zonenerfindung eigentlich müssig ist. Engel bekennt es und sagt: Niemand kann behaupten, dass er den Zonentarif erfunden habe; den Zonentarif hat Rowland Hill erfunden, und das ist unzweifelhaft wahr. Wer beobachtet, wie erst nach ihm die Weisen gekommen sind, welche dasjenige, was er für das Postwesen empfohlen hat und was von grossem Erfolge gekrönt war, auf das Eisenbahnwesen übertragen wollten, der muss sich sagen: das ist der Faden, der von dort aus sich weiter spinnt. Die Oesterreichischen Staatsbahnen dürfen also, obwohl sie mit dem Zonentarif früher begonnen haben als die Ungarischen Staatsbahnen — wenn auch auf kleinen Strecken — ebenfalls nicht sagen, sie hätten vor den Ungarischen Staatsbahnen die Priorität.

Diese beiden Erscheinungen in Oesterreich und in Ungarn liegen der Zeit nach hart aneinander, sie haben denselben Ausgangspunkt, sie sind aber dann vollständig auseinander gegangen in ihrer Grundlage und in der weiteren Durchführung — und es ist sehr gut, dass dem so ist. Die Zeit wird approbiren, was sich bewährt, sie wird abstossen, was sich nicht als bleibend und dauernd erweist.

Was die Preisbildung betrifft, so ist dieselbe bei der Beurtheilung des Zonentarifs sehr wichtig, weil man sich ja sagen muss: Nicht das Zonensystem ist für das Publikum von Wesenheit, das ist eigentlich dem Publikum bis zu einem

gewissen Grade ziemlich gleichgültig; es ist eben eine administrative Maassregel. Dasjenige aber, was — sagen wir: ins Fleisch geht, das ist die Antwort auf die Frage: Was kostet der Bahn der Nachlass, was dem Reisenden die Fahrt? Um nun die Preisbildung richtig zu beurtheilen, dürfte es interessant sein, einen Rückblick auf die Vorgeschichte der Oesterreichischen Personentarife zu werfen.

Obenan steht die ehrwürdige Linz-Budweiser Bahn. Man findet bei den zwei Klassen, welche damals bestanden, der II. und III. Klasse, die Preise von 10 und 15 kr. C. M. für die Meile. Als nach dem Konzessionsgesetze im Jahre 1854 eine Reihe von Bahnen konzessionirt wurde, ist die I. Klasse dazu gekommen; man hat sich nun genau danach gehalten, hat in weiterer Abstufung die I. Klasse mit dem Doppelten der III. Klasse, d. i. mit 20 kr. bemessen. Die Einheitstaxe für die Meile nach den 3 Klassen war daher in C. M. 10, 15 und 20 kr. Als im Jahre 1858 die Oesterreichische Währung eingeführt wurde, hätte die Umrechnung 17,5, 26,25 und 35 kr. ergeben. Man hat aber die Tarife in vollen Zahlen mit 18, 27 und 36 kr. bemessen.

Als im Jahre 1876 das metrische Maass eingeführt wurde, hat man genauer umgerechnet. Die Tarife wurden festgestellt bei der Elisabethbahn: 2,37, 3,56 und 4,75 kr. für Personenzüge; für Schnellzüge wurde ein Zuschlag von 20 % bewilligt. Hier also begegnen wir in der That keinen vollen Zahlen. Als wir im Jahre 1882 die Reduktion vornahmen, beschränkten wir uns darauf, die Bruchtheile wegzulassen und setzten an Stelle 2,37:2, 3,56:3 und 4,75:4 kr. So sind wir auf 2, 3 und 4 kr. übergegangen; daneben bestanden Retourkartentaxen mit 1,6, 2,4 und 3,8 kr., und bei dem Probeversuche im Jahre 1889, dessen ich heute schon gedacht, wurden die Einheitspreise mit 1,5, 2,5 und 4 kr. im Durchschnitte festgesetzt.

In Ungarn wurden im Jahre 1867 die Bahnen von Oesterreich übernommen und die alten Preise eine Zeit lang weiter beibehalten. Im Jahre 1875 wurde eine 10 % Transportsteuer eingeführt, welche im Jahre 1881 auf 15 % und von Sr. Excellenz dem gegenwärtigen Herrn Handelsminister als Kommunikationsminister mit 1. Juli 1887 von 15 auf 18 % erhöht wurde.*)

Die Erfahrungen, welche in Ungarn mit der Personenfrequenz gemacht worden sind, mussten jedoch als bedenklich erscheinen. Dieselbe hat 1886 betragen: 5 916 856 Personen, ist zurückgegangen 1887 auf 5 088 776 Personen und ist weiter zurückgegangen 1888 auf 5 047 494 Personen. Dieser Rückgang war vielleicht Ursache davon, dass dann der Wechsel in den Anschauungen eingetreten ist und man geglaubt hat, eine Veränderung in den Personentarifen einführen zu sollen, eine Veränderung, die — ich habe die Preise früher genannt — eine Preisreduktion von 50, 42, 41 % im Fernverkehr bis 225 km, 60 % im Nahverkehr und 80 % über 300 km darstellte.

In Oesterreich hat man — ich darf es gestehen — bezüglich der dem Zonentarife zu Grunde zu legenden Taxen sehr eingehende Studien gemacht. Viele Herren, die damals mitgearbeitet haben — ich habe sie heute hier beim Eintritt in den Saal wahrgenommen — werden sich wohl noch schmerzlich daran erinnern. Man hatte alle Gattungen von Bruchtheilen vor sich und ist schliesslich zur Ueberzeugung gekommen, dass man, wenn man die Gepäckfreiheit aufheben will — und da stand man vor einer Nothwendigkeit — nichts Anderes machen kann, als zu der Einheit von einem Kreuzer herabzusteigen. Denn, dass man die neuen Taxen mit den Retourkartenpreisen gleich bemessen müsse, dass man sie, wenn man die Retourkarten- und andere Ausnahmepreise abschaffen wollte, nicht höher stellen konnte als diese, das war selbstverständlich. Nun waren aber diese Preise, wie schon früher erwähnt: 1,6, 2,4, 3,8, und die Preise bei dem Probeversuche im Jahre 1889 sogar nur 1,5, 2,5 und 4.

*) Laut Vortrages des Königlichen Rathes Schober im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin vom 10. Februar 1891 (Annalen von Glaser, März 1891) beträgt diese Steuer jetzt 20 %.

Man hat sich also gefragt: „Welchen Werth für das Kilometer repräsentirt das Gepäck im Durchschnitt?“ Hat man nun diesen mit 0,5 kr. bemessenen Werth von 1,6 dem Retourkartenpreise abgezogen, ist man auf 1,1 gekommen; hat man aber den Preis von 1889, 1,5, zur Grundlage genommen und 0,5 abgezogen, so stand man bei dem reinen 1 kr. Wir glaubten diese Einheitsziffer um so mehr wählen zu müssen, als zur Zeit in Preussen die niedrigste Taxe auch 2 ₰ betrug und dieselbe wahrscheinlich auch für die zukünftige III. Klasse gewählt werden dürfte, in Ungarn aber für die I. Fernzone (25 km = 25 kr.) thatsächlich schon gewählt war. In dem sehr eingehenden, an das Abgeordnetenhaus erstatteten Bericht des Eisenbahnausschusses wurde von dieser Maassregel ausdrücklich gesagt, dass sie einen ausgeprägt volksthümlichen Zweck hat, da sie den grössten Vortheil den Reisenden III. Klasse einräumt. So sind die Preise von 1, 2, 3 kr. mit dem 50 % Zuschlage bei den Schnellzügen entstanden. Nebenbei gesagt war der 20 % Schnellzugzuschlag schon im Jahre 1882 bei den Oesterreichischen Staatsbahnen verlassen. Diese Einfachheit der Ziffern 1, 2, 3 hat beim ersten Erscheinen eigentlich keinen Anstoss gegeben — ich habe das begreiflicher Weise genau verfolgt. Das hat man sogar für recht gefunden, und wenn wir $^1/_2$ kr. gesagt hätten oder hätten sagen können, so wäre das noch mehr recht gewesen. (Heiterkeit.)

Damals war der Tadel auf die anderen Momente, von denen ich gesprochen habe, gerichtet: Zonenzuschlag, Gepäckpreis und Begünstigung des Fernverkehrs. Gegen die 1, 2, 3 kr. wurde erst später ein Einwand erhoben. Später, als die Sache schon lange unter Dach und Fach war, hat man gefunden, dass das viel zu weit geht. Ich begreife, dass es weiter geht, als wenn man Sätze von 1,2, 1,4, 1,5 kr. einführt; das ist ja richtig. Ich habe die Gründe dafür angeführt, warum man auf 1 kr. gehen zu müssen geglaubt hat; nur das verstehe ich nicht, dass man, weil es nicht angenehm ist, einen inneren Grund nicht finden will und sagt: „Das ist eine“ — wie war der liebliche Ausdruck? — „arithmetische Spielerei“. Anfänglich war das gar nicht so; es ist erst später von den Gegnern, nicht dieser „symmetrischen“ Ziffer, sondern von den Gegnern der „geringen“ Ziffer dagegen Stellung genommen worden. Und dagegen muss ich mich verwahren, weil ich der Ueberzeugung bin, dass man eigentlich mit den Sätzen von 1, 2, 3 kr. nur wieder zu der guten alten Oesterreichischen Tradition der ganzen Zahlen zurückgekehrt ist. Man hat auch anfänglich nicht mit $10^1/_2$ und $15^1/_2$ kr., sondern mit 10 und 15 kr. C. M. gebahrt, ja man hat auch bei der Umwandlung in die Oesterreichische Währung sich gehütet, $17^1/_2$ und $26^1/_4$ festzustellen; man hat lieber den Bahnen ein Plus eingeräumt und hat die Sätze von 18 und 27 gegeben, nur damit sie mit ganzen Zahlen rechnen können. Erst im Jahre 1876 ist der nach meiner Ansicht taktische Fehler geschehen, dass man bei der Umrechnung auf das Metermaass auf diese gebrochenen Ziffern 2,37 usw. einging. Ich habe es bis jetzt immer als allgemein aufrechtstehenden Grundsatz angesehen, dass man gebrochene Ziffern vermeiden soll, wo man mit Massen arbeitet, und wo arbeitet man mehr damit als bei den Eisenbahnen, wo in wenigen Minuten eine ganze Anzahl von, wenn auch kleinen Rechnungen abgeschlossen werden soll?

Wenn man sagt, die Einheitsziffer komme in dem Stationssatze nicht zum Ausdruck, in dem Stationssatze finde sich eine Anzahl von Kilometern zusammen und deshalb seien da die ganzen Zahlen nicht nöthig — so möchte ich dagegen fragen: Ja, warum tröstet man sich denn mit diesem Auskunftsmittel? Weil man eben den höheren Satz will und das ist nicht vom Standpunkte des Publikums gedacht. Wenn man nicht dem Publikum die Möglichkeit gibt, die Rechnung selbst zu machen, nachzurechnen, sich selbst die Preise zu bilden, so wird man auch nichts zur Selbständigkeit des Publikums beitragen, was ja auf der anderen Seite wieder den Eisenbahnen selbst hilft. Ich bin daher der Anschauung, dass es, selbst wenn man ein Opfer bringen müsste — wir waren aus mechanischen Gründen dazu gezwungen — der Mühe werth wäre, auf diese einfachen, ganzen

Zahlen zurückzukehren. Ich habe im vorigen Jahre, als diesfalls im Abgeordnetenhause eine Debatte stattfand, gesagt: „Diese Klarheit und Durchsichtigkeit der Ziffern 1, 2 und 3 hat sich jetzt schon, ehe sie in Wirksamkeit getreten sind, als gut erwiesen; denn diese Kritik und diese Kontrole, diese Nachrechnung, die schon überall stattgefunden hat, wäre gewiss nicht möglich gewesen, wenn die Sätze mit ein paar Dezimalen mehr ausgestattet wären.“ (Beifall.)

Es hat sich das auch in der Praxis erwiesen. Sehen Sie sich es an, wie die Leute jetzt nach den Kilometern rechnen — ich meine nicht nur unsere Kassenbeamten, sondern auch die Reisenden; wie diese Reisenden vor den Schaltern stehen und nachrechnen, wie weit sie fahren können, wie sie sich die Sache nach der Zone überlegen. In der ersten Stunde des 16. Juni 1890, als die ersten Züge abgingen, sagte mir ein Kassirer: „Heute war gleich der Fall da. Ich wollte einem Reisenden nach Aussee die Zone über Attnang geben und hatte vergessen, dass die über Selzthal billiger ist. Der Mann hat aber sofort gewusst, dass es eine Differenz von so und so vielen Kilometern ist, und hat die näher gelegene Zone verlangt.“ Dies hat sich x-mal im Laufe der Zeit wiederholt. Die Durchsichtigkeit eines Tarifes ist also ein Grundsatz, der nicht erfunden worden ist, sondern der steht, so lange die Welt steht, und gegen den man nicht nur nichts einwenden kann, sondern der sich auch ausserhalb unserer Probe vollständig bewährt hat. Dieses Motiv muss wohl in Deutschland Ursache gewesen sein, dass man 1872 bei der gleichzeitigen Einführung der Markwährung und des Metermaasses für die 4 Klassen 2, 4, 6 und 8 ₰ festgestellt hat, und dass man jetzt für den Reformtarif wieder 2, 4 und 6 ₰ in Aussicht nimmt.

Ich habe noch bezüglich dieses Satzes eine kurze Bemerkung zu machen. Während er auf der einen Seite, wie ich gerade gesagt habe, angefeindet wird, wird er auf der anderen Seite reklamirt. Wir haben den Satz einfach im Wege der Rechnung gefunden; nachdem sich alle anderen Kombinationen als unmöglich erwiesen hatten, hat man zu diesem Satze gegriffen. Aber um der Wahrheit Zeugniss zu geben: es ist, was sich allerdings erst nachträglich bei einer nothwendig gewordenen Erhebung herausgestellt hat, schon im Jahre 1883 in der Deutschen Vereinszeitung das Verhältniss 1 : 2 : 3 und nicht das von 1 : 1,5 : 2 als das für das Kartensystem wünschenswerthe hingestellt worden. Später hat, und zwar vom Januar datirt, im Märzhefte 1889 der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ der Beamte der Staatsbahnen, Baron Weichs, in einer Polemik gegen Dr. Engel, die er auf eigene Faust führte, die Beträge von 1, 2 und 3 kr. als mögliche Tarife genannt, und erst im April darauf ist eine Eingabe des Beamten der Nordwestbahn, Karl Urbanec, gekommen, welche denselben Satz empfiehlt. Von dieser Seite wird nun die Erfindung des Kreuzertarifs reklamirt. Ich enthalte mich jeder weiteren Bemerkung darüber und sage nur: Dort, wo zufällig in einer aufliegenden Druckschrift nachgewiesen ist, dass jemand anderer diese Ziffer der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen gegenüber früher genannt hat, kann überhaupt nicht mehr von der Priorität die Rede sein. Aber wenn es auch der Fall wäre, dürfte wohl gesagt werden: Dort, wo es sich um die Wahl einer bestehenden Münzeinheit handelt, kann doch gewiss nicht von einer Erfindung die Rede sein, da handelt es sich gewiss nur darum: Wer hat diese Münze als Grundlage acceptirt und wer führt einen darauf basirten Tarif durch?

(Schluss folgt.)

Die Eisenbahnen Russlands im Jahre 1890.

Die Betriebsresultate der Bahnen Russlands im eben abgelaufenen Jahre 1890 dürfen im allgemeinen nicht als schlechte bezeichnet werden, denn dieselben sind annähernd ebenso gross, als im Vorjahr und übersteigen, wenn man das Jahr 1888, das ganz besonders gute Ernten gab, ausschliesst, die früheren Jahre bei weitem, wie sich das aus der folgenden Zusammenstellung ergibt:

	Es wurden befördert		Roheinnahme	
	gewöhnliche Frachtgüter	Personen	insgesammt	für die Werst
	Pud		R.	R.
1885	2 606 888 894	34 130 261	230 234 504	9 781
1886	2 548 495 241	34 330 683	222 087 481	9 147
1887	3 006 589 907	34 757 923	249 692 074	10 076
1888	3 334 011 092	36 773 818	279 444 317	10 914
1889	3 404 890 892	38 740 577	276 357 278	10 490
1890	3 423 540 291	39 764 421	275 830 889	10 339

Wie man hieraus sieht, ist der Verkehr, d. h. die bewegten Gütermassen und die Anzahl der beförderten Personen gewachsen, während die Einnahmen um ein Geringes zurückgegangen sind, woraus hervorgeht, dass die Tarifgebühren eine Herabsetzung erfahren haben müssen. Dieses Ergebniss kann übrigens nur ermöglicht worden sein durch die verhältnissmässige Freiheit in der Tarifgestaltung, wie dieselbe noch in der ersten Hälfte des Jahres den Eisenbahnen theilweise verblieben war und infolge dessen, dass die seitens des Finanzministeriums durchgeführte allgemeine Revision der Tarife Zeit gefunden hat, ihre Wirkung bemerkbar zu machen. Thatsächlich sind in der zweiten Hälfte des verflossenen Jahres die Tarifsätze durchschnittlich erhöht worden, doch wird die Wirkung hiervon sich wohl erst im nächsten Jahre zeigen und bleibt es daher abzuwarten, wie sich der Handel zu diesen Maassnahmen der Regierung verhalten wird. Alles Vorgesagte bezieht sich allerdings nur auf die Gütertransporte, während bezüglich der Personenbeförderung eine Strömung vorhanden ist, welche die Absicht zeigt, Ermässigungen eintreten lassen zu wollen und gewisse Erleichterungen zu gewähren, sowie für die Reisenden I. und II. Klasse schnellere und direkte Beförderung zwischen den grossen Centren (z. B. von Petersburg und Moskau nach Warschau, Odessa und Charkow usw. und ebenso mit dem Auslande) zu ermöglichen, während für Arbeiter die Einführung einer IV. Wagenklasse in Erwägung genommen wird. Es werden also voraussichtlich im Jahre 1891 vielerlei Aenderungen im Verkehrswesen Russlands zu erwarten stehen.

Um nun aber wieder zunächst zu den Verkehrsergebnissen des Jahres 1890 zurückzukehren, so vertheilen sich die gesammten Einnahmen auf die einzelnen Bahnen wie folgt:

Eisenbahn	Länge	Einnahme		
		insgesammt	für die Werst	gegen 1889
	Werst	R.	R.	%
St. Petersburg-Moskau .	609	21 065 205	34 876	— 1,0
Lodz-Fabrikbahn . . .	26	806 481	31 019	— 4,1
Moskau-Rjasan	243	6 701 470	27 578	— 5,5
Moskau-Kursk	512	12 757 470	24 917	+ 2,8
Moskau-Nishegorod . .	426	10 233 957	24 023	+ 1,0
Zarskoje-Sselo	25	600 316	24 013	+ 0,6
Rjasan-Koslow	305	5 065 169	24 006	— 8,3
Warschau-Wien	463	10 385 338	22 431	— 0,7
Grjasi-Borissoglebsk . .	199	3 418 925	17 181	+ 8,6
Transkaukasische* . . .	980	15 985 199	16 311	+22,0
Wolga-Don	73	1 160 971	15 904	—12,1
Kursk-Charkow-Asow . .	763	10 459 724	13 709	— 7,2
Orel-Witebsk	488	6 684 648	13 698	+ 3,3
Orel-Grjasi	289	3 688 799	12 764	— 6,6
Dünaburg-Witebsk . . .	244	3 080 099	12 624	+ 7,6
Kursk-Kiew	439	5 517 086	12 567	+ 1,4
Warschau-Brest	200	2 487 971	12 440	+ 0,4
Riga-Dünaburg	214	2 611 759	12 204	+ 2,1
Koslow-Woronesch-Rostow	780	9 231 869	11 836	+ 8,4

Eisenbahn	Länge	Einnahme insgesammt	für die Werst	gegen 1889
	Werst	R.	R.	%
Südwestbahnen	2 614	27 771 679	11 798	— 4,3
Moskau-Jaroslaw-Kostroma	363	3 821 319	10 527	+ 0,6
Moskau-Brest	1 032	10 714 798	10 383	— 13,7
St. Petersburg-Warschau	1 207	11 959 225	9 908	— 8,8
Rybinsk-Bologoje	280	2 736 356	9 773	+ 13,9
Katharinenbahn*	491	5 216 063	9 381	+ 5,8
Tambow-Koslow*	68	630 552	9 273	— 7,1
Wladikawkas	905	8 273 780	9 142	+ 14,4
Borissoglebsk-Zarizyn	426	3 846 976	9 030	— 0,2
Weichselbahn	507	4 568 466	9 011	+ 5,5
Riga-Bolderaa	17	148 712	8 748	+ 11,0
Losowo-Ssewastopol	644	5 506 678	8 551	— 25,0
Charkow-Nikolajew*	1 031	7 900 163	7 663	+ 0,7
Baltische	568	4 192 903	7 382	+ 3,5
Libau-Romny-Kalkuny	1 191	9 183 648	7 277	— 8,0
Fastowo	334	200 035	6 995	— 4,1
Tambow-Ssaratow	360	2 424 198	6 734	— 8,4
Schuja-Iwanowo	171	1 128 775	6 601	— 4,5
Hafenzweigbahn	31	198 443	6 401	+ 33,1
Ssysran-Wjasma*	1 280	7 610 774	5 946	— 3,8
Ostachkow-Rshew	127	731 338	5 759	+ 10,7
Uralbahn*	1 016	5 684 928	5 595	— 0,2
Riga-Tuckum	54	320 481	5 341	— 0,2
Mitau	127	662 000	5 213	+ 1,1
Orenburg	508	2 594 384	5 107	+ 11,1
Liwny*	57	285 384	5 007	+ 3,5
Baskuntschak*	72	335 650	4 940	— 10,2
Iwangorod-Dombrowo	452	2 232 013	4 938	— 1,2
Donez-Kohlenbahn	667	3 064 481	4 594	— 0,2
Jarosslaw-Wologda	192	703 541	3 664	+ 4,1
Nowgorod	157	520 000	3 312	+ 3,2
Polessje-Bahnen*	1 414	4 096 377	2 897	+ 13,3
Murom*	106	279 070	2 633	+ 10,1
Niskowka-Korjukowka	16	40 462	2 529	— 1,9
Pleskau-Riga*	365	887 545	2 432	— 21,0
Borowitschi	28	62 621	2 236	+ 6,4
Rshew-Wjasma	116	197 086	1 699	+ 35,4
Ssamara-Slatoust*	753	810 700	1 479	+ 18,4
Ssosnowize-Bekowo	14	20 254	1 447	— 41,0
Brest-Cholm	107	94 107	880	+ 9,9
Ssedlez-Malkin	62	53 371	861	+ 1,7
Obojan	30	22 927	764	+ 13,7

Hiernach haben nur 22 Bahnen den allgemeinen Durchschnitt der Einnahmen überschritten, während der Rest unter jenem Durchschnitt bleibt.

Sieht man nun die lange Reihe der Bahnen näher an, so können wir zunächst 2 Gruppen von Bahnen einander gegenüberstellen, nämlich die Privatbahnen und die Staatsbahnen, dabei findet man, dass zur Beförderung gelangt sind auf den:

	Gesammtlänge	Personen	Güter	vereinnahmt überhaupt	für die Werst
	Werst		Pud	R.	R.
Privatbahnen	19 231	34 079 910	2 827 536 855	223 644 032	11 847
Staatsbahnen	8 007	5 684 511	596 003 436	52 186 857	6 634

Vergleicht man diese Angaben mit denjenigen der beiden Jahre 1889 und 1888, so findet man:

Privatbahnen	1889	18 849	33 275 223	2 779 970 708	228 002 336	12 102
	1888	20 986	33 631 969	2 975 594 702	236 638 526	12 664
Staatsbahnen	1889	7 708	5 465 354	624 920 184	48 354 942	6 396
	1888	5 127	3 141 849	358 416 390	42 805 791	6 162

In diesen wenigen Zahlenreihen spiegelt sich das Ergebniss des Prinzipes wieder, das gegenwärtig auch in Russland für das Verkehrswesen zur Geltung gelangt ist und das seinen Ausdruck findet mit der Bezeichnung: Verstaatlichung der Bahnen. Wie man sieht, wächst die Anzahl der in den Besitz des Staates übergehenden Bahnen stetig und zwar ist dieselbe im Jahre 1890 noch um 339 Werst grösser, als vorangegeben, denn die Staatsregierung hat mehrere kleine Bahnen, deren selbständige Verwaltung z. Z. noch Schwierigkeiten machen würde, anschliessenden grösseren Bahnen in Verwaltung übergeben (hierher gehören: die Hafenbahn in Petersburg, Brest-Cholm, Ssedlez-Malkin, Rshew-Wjasma, Riga-Bolderaa). Es kommt somit in Russland dieselbe Auffassung zum Durchbruch, welche in Deutschland und zum Theil auch in Oesterreich schon seit mehreren Jahren dahin geführt hat, die Bahnen in die unmittelbare Verwaltung, also in direkte Abhängigkeit vom Staate zu bringen. Und in der That muss anerkannt werden, dass Russland vielleicht noch mehr Veranlassung zu einer Verstaatlichung der Bahnen hat, als etwa Deutschland, denn die grossen Entfernungen, die Russland zu überwinden hat, um seine Truppen zu konzentriren, finden in Europa keinen Vergleich. Das ist aber zweifellos eine Schwäche, die zum Theil ausgeglichen werden kann, sobald der Staat die unmittelbare Leitung des Betriebes resp. Verkehres auf dieser wichtigsten Strasse in der Hand hat. Mit Rücksicht auf das grosse Interesse, das dieser Theil der Entwickelung des Russischen Eisenbahnnetzes für sich mit Recht beanspruchen darf, lassen wir hier in kurzer Zusammenstellung das Ergebniss der letzten 11 Jahre folgen:

Am Schluss des Jahres	Das gesammte Eisenbahnnetz umfasste	Davon entfielen auf die Privat-Eisenbahnen	Staats-Eisenbahnen	Es entfielen somit auf Privat-Eisenbahnen	Staats-Eisenbahnen
	Werst	Werst	Werst	%	%
1880	21 104	21 042	62	—	—
1881	21 263	20 375	888	96	4
1882	21 457	20 500	957	96	4
1883	22 211	20 744	1 467	93	7
1884	23 038	20 734	2 304	90	10
1885	24 033	21 108	2 925	88	12
1886	24 508	21 098	3 410	86	14
1887	25 276	20 785	4 491	82	18
1888	26 113	20 986	5 127	80	20
1889	26 539	18 897	7 642	71	29
1890	27 238	18 892	8 346	69	31

Gewährt diese Tabelle einen Einblick in den schnellen Fortgang der Verstaatlichung der Bahnen, so lässt sich schon jetzt mit Bestimmtheit sagen, dass das Bild am Schlusse des nächsten Jahres noch wesentlich anders sein wird, denn schon in diesem Augenblicke sind die Kursk-Charkow-Asowbahn (763 Werst) und die Riga-Tuckumer Bahn (54 Werst) in den Besitz des Staates übergegangen und die Libau-Romnybahn (1 191 Werst) wird in den nächsten Monaten Staatsbahn.

Was den Ausbau des Eisenbahnnetzes anlangt, so haben wir in letzter Zeit mehrfach Gelegenheit gehabt darauf hinzuweisen, dass der Bau neuer Bahnen sehr daniederliegt; so können wir denn auch für das Jahr 1890 nur die folgenden Betriebseröffnungen verzeichnen:

1. am 8. September die Strecke von Ufa bis Slatoust 299 Werst,
2. am 15. November die Strecke von Kiwerzi bis Lutzk 11 Werst,
3. am 18. November die Strecke von Bogojawlensk bis Dankow und Lebedjan 107 Werst;
4. am 19. November die Strecke von Demkowka bis Christinowka 85 Werst,
5. am 18. Dezember die Strecke von Christinowka bis Uman 182 Werst, endlich

in Finnland am 1. Oktober von Kouwola bis Kotka 48 Werst.

Es ist somit im Europäischen Russland (ausschl. Finnland, dessen Bahnen in den Russischen offiziellen Werken nie mitgezählt werden) das Eisenbahnnetz nur um 684 Werst vergrössert worden, eine Zahl, die gewiss als sehr geringfügig bezeichnet werden darf, wenn man die Ausdehnung des grossen Reiches, die Weitmaschigkeit des vorhandenen Eisenbahnnetzes und das dringende Bedürfniss des Landes nach weiteren Bahnen nicht aus dem Auge verliert. Zur Zeit sind nun allerdings vielerlei Gerüchte über neue Bauprojekte, welche bereits der Regierung zur Begutachtung vorliegen, im Umlauf, ob sich überhaupt oder wie viele von denselben realisiren werden, entzieht sich vollständig der Beurtheilung bis auf einen einzigen Fall, nämlich die Erbauung der sog. Sibirischen Bahn.

Dieses Projekt ist schon gegenwärtig in das Stadium der Ausführung getreten, denn sowohl Ingenieure, als auch Arbeiter sind bereits an den Ort ihrer Thätigkeit abgereist und zwar begeben sich zwei Gruppen Ingenieure gleichzeitig nach Sibirien, die eine zu Lande nach Tomsk, die andere zu Wasser nach Wladiwostok. Im Frühling wird dann gleichzeitig mit dem Bau der Linien Tomsk-Irkutsk und Chabarowka-Wladiwostok begonnen werden, die später mit der Baikallinie in Zusammenhang gebracht werden. Andererseits wird von Tomsk aus die Trassirung einer Verbindung mit dem Europäischen Netz, über Tscheljabinsk, in Angriff genommen, während an der Strecke Slatoust-Tscheljabinsk schon jetzt gearbeitet wird. Auf diese Weise hofft man mit der ganzen Sibirischen Bahn 1894 fertig zu werden. Die Mittel zum Bau gibt die Regierung her im Betrage von 350 Millionen Rubel. Eine

* Staatsbahnen.

Zweigbahn wird ferner Tscheljabinsk mit der Station Kuschwa der Uralbahn in Verbindung setzen.

Damit nimmt Russland ein riesenhaftes Werk in die Hand, das als ein Friedenswerk in eminentem Sinn autgefasst werden darf, denn die Ausführung dieses Baues ist nur der eine Theil der Arbeit, der ausgeführt werden muss, der zweite, wichtigere ist die Kolonisation und die Erschliessung des Landes der Kultur, wozu die Eisenbahn die Möglichkeit geben soll. Die Perspektive, die sich hier erschliesst, ist eine sehr weite, denn Sibirien ist ein Land, das ebenso sehr weite, fruchtreiche Gebiete besitzt, welche den Gouvernements der sog. „schwarzen Erde“ vollkommen gleichwerthig, und bisher vom Pfluge noch unberührt sind, als auch in seinen Bergwerken unendliche, ungehobene Schätze liegen, so dass hier für lange Zeit eine fast unerschöpfliche Quelle der Arbeit dem Russischen Volke erschlossen werden wird.

Eine Streitfrage, die lange Zeit weite Kreise beschäftigte, nämlich die Frage über die Richtung, welche die Bahn nehmen soll, hat mit der Inangriffnahme des Baues nunmehr auch ihre Erledigung gefunden, nämlich ob die Bahn in nördlicher oder südlicher Richtung geführt werden soll, die Staatsregierung, die die erstere auszuführen beabsichtigte, legte, bevor sie einen definitiven Beschluss fasste, die Frage der Kaiserlich Russischen technischen Gesellschaft zur Berathung vor. Die Kommission der technischen Gesellschaft, welcher die Klarlegung der Frage überwiesen wurde, hat nun in einer sehr umfangreichen, sorgsamen Arbeit sich mit der von der Regierung befürworteten, sog. nördlichen, vollkommen einverstanden erklärt. Dieselbe geht bekanntlich von Slatoust über Tscheljabinsk, Kurgan, Ischim, Omsk, Kolymsk, Kolywan, Tomsk, Atschinsk, Krassnojarsk, Nishne-Udinsk, Irkutsk, Werchne-Udinsk, Ssretensk und durch das Ussurigebiet nach Wladiwostok. Auch mit den Sibirischen Wasserstrassen hat sich die Kommission in Zusammenhang mit dem Bahnprojekt beschäftigt. Darnach müssten diejenigen Wasserstrassen, welche die Bahn durchschneiden würde, nach Möglichkeit gleichzeitig mit dem Bau der Bahn regulirt werden, ganz einerlei, ob sie als Zufuhrstrassen beim Bau und später bei der Exploitation der Bahn dienen würden, oder aber, ob sie mit der Eisenbahn zusammen eine gemischte Fahrstrasse zu bilden hätten. Ferner wären in dem letzteren Fall: 1. bei dem Embarkadèren grosse Waarenmagazine zu erbauen zur Lagerung der während des Stillstandes der Navigation anzuführenden Eisenbahnfrachten; 2. regelmässiger Schiffsverkehr auf diesen Wasserstrassen im Anschluss an den Bahnverkehr zu organisiren; 3. an geeigneten Punkten Winterhäfen anzulegen. Die Arbeit ist also eine sehr grosse, hoffentlich bringt sie der Civilisation den erwarteten Nutzen und Russland auch materiellen Lohn.

Bevor wir unsere Berichterstattung über das Jahr 1890 schliessen, erübrigt noch zu erwähnen, dass die Verwaltungen der nachfolgenden Bahnen vereinigt worden sind:

1. die Morschansk-Ssysran, Rjäschsk-Morschansk und Rjäschsk-Wjäsmabahnen am 9. Januar unter dem Namen „Ssysran-Wjäsmabahn“;

2. die Warschau-Bromberger Bahn am 1. Januar mit der Warschau-Wiener Bahn unter dem Namen „Alexander Zweig“;

3. die Ssamara-Ufa- und Ufa-Slatoustbahnen am 24. August unter dem Namen „Ssamara-Slatoustbahn“;

4. die Tambow-Koslow- und Tambow-Ssaratowbahnen gemäss Befehl vom 18. August 1890 am 1. Januar 1891 unter dem Namen „Koslow-Ssaratowbahn“.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1437 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Aufhebung der selbständigen Personen- und Güterkontrole der Niederländischen Centralbahn (abgesandt am 28. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Bahnverstaatlichungen, das Lokalbahnwesen und die Wiener Stadtbahn.

Auf die Interpellationen im Adressausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses, betreffend ein Programm für die Verstaatlichung im System, wie das Belgische für die Förderung der Lokalbahnen und die Pläne für die Wiener Stadtbahn, erwiderte Handelsminister v. Baquehem folgendes: Vorerst verwies er auf die Allerhöchste Thronrede, in welcher die Gesichtspunkte bezeichnet sind, nach denen die Regierung bei der successiven Verstaatlichung der Privatbahnen vorgehen wird. Der Minister bittet, ihn davon zu entheben, ein Verstaatlichungsprogramm zu entwerfen oder auch nur die Intentionen der Regierung vorzeitig bekannt zu geben. Der bezügliche Passus in der Thronrede ist gewiss wohl überlegt und vorsichtig gehalten. Dessenungeachtet hat derselbe in gewissen Eisenbahnpapieren an der Börse eine Hausse bewirkt. Durch derartige Kursbewegungen aber wird die Verstaatlichung von Eisenbahnen keineswegs erleichtert.

Die Lokalbahnen anlangend, wird man der Regierung wohl das Zeugniss geben, dass sie für die Förderung derartiger Bahnen sowohl im Rahmen des Lokalbahngesetzes, als auch Jahr für Jahr durch direkte finanzielle Unterstützung einiger solcher Unternehmungen reges Interesse bethätigt hat. Von denselben Gesichtspunkten wird sich die Regierung nach Zulass der verfügbaren Mittel auch künftig leiten lassen. Sie wird dabei an den Gesichtspunkten festhalten, welche einerseits durch die Wichtigkeit der einzelnen Projekte, andererseits durch den Stand ihrer technischen Ausgereiftheit, wie nicht minder durch die Opferwilligkeit der Interessenten gegeben sind. Allerdings hat das Abgeordnetenhaus anlässlich der Beschlussfassung über eines der Lokalbahngesetze der Regierung durch eine Resolution empfohlen, die Frage einer prozentualen Unterstützung der Lokalbahnen in Erwägung zu ziehen. Dagegen obwalten jedoch gewichtige Bedenken. Zunächst schon vom Standpunkte des Budgets, da man nicht im voraus bestimmen kann, bei wie vielen Projekten die gesetzlichen Voraussetzungen für die prozentuale Subventionirung eintreten werden und wie hoch sich mithin die Belastung im nächsten Jahre stellen wird. Weiter steht einer einheitlichen Subventionsformel die Verschiedenheit der wirthschaftlichen Entwickelung in den einzelnen Ländern entgegen. In einem Lande würde eine bestimmte Unterstützung ganz überflüssig sein, weil auch ohne dieselbe die Lokalbahn zustande kommt, in anderen Ländern würde das gleiche Ausmaass der Unterstützung hierzu nicht ausreichen. Der Minister verweist schliesslich auf die ungünstigen Erfahrungen, welche andererseits mit einer schablonenhaften Anwendung der Staatsunterstützung gemacht wurden. Eine Systematik ist auch bei uns in die Sache gebracht worden durch die materielle Unterstützungsaktion, die dem Lokalbahnwesen von einzelnen Ländern theils zugewendet wird, theils in Aussicht steht. In dieser Hinsicht hebt der Minister speziell das von Steiermark beschlossene Gesetz über die Förderung des Lokalbahnwesens hervor und bespricht die im Tiroler Landtage erfolgte Anregung des Gegenstandes, wie auch den in Böhmen dem Landtage vorgelegten Antrag, ferner die von anderen Landtagen im gleichen Sinne eingeleiteten Studien, wonach auch in diesen Ländern eine materielle Aktion zu Gunsten der Lokalbahnen bevorzustehen scheint.

Ueber das Stadium, in welchem sich die Angelegenheit der Stadtbahn befindet, erklärte endlich der Handelsminister zugleich im Namen des Ministerpräsidenten, es sei ein Programm in Ausarbeitung begriffen, welches sich auf die Ausführung der Bauten in Wien beziehe und sich auch auf die angeregten Fragen erstrecke, und zwar nach einem Vorbilde, welches besteht und sich bewährt hat. (Auf diesen letzten Theil der Erklärung kommen wir noch zurück.)

Die Frühjahrssession des Staats-Eisenbahnrathes.

Dieselbe wurde vom Handelsminister v. Baquehem am 20. April d. J. persönlich eröffnet und gestaltete sich zu einer grossartigen Ovation für ihn, indem ihm von der ganzen Versammlung eine begeisterte Danksagung dafür ausgedrückt wurde, dass er die Anregung zur Aufstellung eines Reformtarifes gegeben hat. Auch der diesbezügliche Referent der K. K. Staatsbahnen, Hofrath Dr. Liharzik, erfreute sich für seine lichtvollen Ausführungen der verdienten Anerkennung seitens der Versammlung. Die erst am 23. April d. J. geschlossene Session war vorzugsweise mit der Reform der Gütertarife und den damit zusammenhängenden und noch anderweitigen Fragen in mehrstündiger täglicher Arbeit im Plenum bezw. in den Komitees beschäftigt, u. zw.:

a) Nach der (noch nachzutragenden) Befürwortung seitens der beiden vom Staats-Eisenbahnrath selbst bestellten Referenten wurde infolge der eingehenden Komitee- und Plenarberathungen zunächst die Frachttafel (das Baréme) des neuen Tarifes mit Stimmeneinhelligkeit unverändert angenommen. Bezüglich einzelner Positionen des neuen Tarifes wurden verschiedene Wünsche geäussert, so z. B. wurde die Ermässigung der Tarife für Langeisen und Langholz gewünscht, ferner die Versetzung von Roheisen und Alteisen in eine niedrigere Tarifklasse, die Aufnahme minderwerthiger Artikel, wie z. B. Erze und Braunkohlen, in den Ausnahmetarif 2, welche im neuen Tarife bereits Berücksichtigung finden werden. Ein Antrag, betreffend die Einreihung von Steinkohle in den vorbezeich-

neten Ausnahmetarif, wurde der Regierung zur Erwägung abgetreten. Der bisherigen Ungehörigkeit, betreffend die Frachtberechnung nach der Tragfähigkeit der gerade zur Verfügung stehenden Wagen, wird durch die Einführung abgeholfen, dass die Frachtberechnung nur nach der Tragfähigkeit der bestellten Wagen vorgenommen werden darf. Ueber den Wunsch nach vereinfachter Berechnung der Manipulationsgebühr erklärten die Vertreter der Regierung, dass dieser Gegenstand in reifliche Erwägung gezogen werden wird. Ebenso wurde erklärt, dass der Wunsch wegen Erstellung entsprechender Tarifsätze für Getreide und Mehl in direkten Verbandtarifen seitens der Regierung thunlichste Berücksichtigung finden werde. Sodann wurden die Bestimmungen über die Einführung des neuen Reexpeditionsverfahrens sowie der neue Gütertarif einhellig angenommen. Der Referent gab lediglich seinem Bedauern Ausdruck, dass die grösste Handelsstadt des Reiches, Wien, als Anfangs- bezw. Endpunkt der Staatsbahnen speziell an den Vortheilen des Reexpeditionsverfahrens insolange nur in geringem Maasse theilnehme, als nicht auch die Privatbahnen sich zur Annahme der gleichen Grundsätze bestimmt fühlen. Die Versammlung stimmte einer diesbezüglichen Resolution zu. Ebenso gelangte eine Resolution wegen Annahme des neuen Gütertarifes der Staatsbahnen seitens der Privatbahnen zur Annahme.

b) Die Mittheilung, betreffend die Herausgabe eines Sammelwerkes, enthaltend die gesammten Tarife der Staatsbahnen als Dienstbehelf, welches auch vom Publikum im Pränumerationswege erstanden werden kann, veranlasst die Versammlung, der Generaldirektion, insbesondere deren Präsidenten, Freiherrn v. Czedik, auch hierfür den Dank und die Anerkennung auszusprechen und den Wunsch beizufügen, dass auch die Privatbahnen eine solche Ausgabe veranlassen mögen.

c) Zunächst wurden die im Winterfahrplan 1890/91 sowie im Sommerfahrplan 1891 durchgeführten Aenderungen, welche zumeist Verbesserungen der Zugverbindungen, namentlich des postalischen Verkehrs auf der Route Wien-London involviren, zur Kenntniss gebracht. Die vorgelegten Grundzüge für den Winterfahrplan 1891/92 wurden mit einigen vorgeschlagenen, namentlich auf Verbesserung der Zugverbindungen verschiedener Linien abzielenden Abänderungen angenommen.

d) Der Antrag wegen Herabsetzung der Reisegepäcktaxen, sowie wegen Ermässigung des Personentarifes für den Fernverkehr wurde der Regierung zur Erwägung abgetreten.

e) Ueber den Antrag, betreffend die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel auf den Staatsbahnen, wurde beschlossen, dass die Vermehrung nur nach Maassgabe der Erfordernisse des steigenden Verkehrs stattfinden solle.

f) Es wurde weiter beschlossen, an Stelle der vorgeschlagenen, in Oesterreich nicht gebräuchlichen erhöhten Bahnsteige die allgemeine Einführung der Interkommunikationswagen mit Stiegen an den beiden Seiten zu empfehlen.

g) Seitens der Generaldirektion wurde ferner die Erneuerung der im Vorjahre getroffenen Maassnahmen zur Hintanhaltung des Wagenmangels, welche sich als zweckmässig erprobt haben, zugesichert.

h) Der Antrag wegen Einführung einer Statistik des Eisenbahnverkehrs wurde der Regierung zur Erwägung der Einführung einer solchen abgetreten und gewünscht, dass dieselbe den Waarenverkehr der einzelnen Wirthschaftsgebiete unter einander, sowie mit dem Auslande darzustellen geeignet sei.

i) Infolge eines Antrages wurde neuerdings über die Angelegenheit der Tauernbahn berichtet. Der Bericht gab der Versammlung abermals Veranlassung, den Gegenstand nach den bekannten Richtungen hin in eingehende Erörterung zu ziehen. Nach einem gründlichen Referate, welches eine vollständige geschichtliche Darstellung der Entstehung der Tauernbahnfrage und der verschiedenen hierauf bezüglichen Projekte liefert, ergriffen sämmtliche Vertreter der an dieser Frage betheiligten wirthschaftlichen Gebiete das Wort, um in eingehenden Auseinandersetzungen den Standpunkt des von ihnen vertretenen Bezirkes klarzulegen. Schliesslich wurde unter Voranstellung des rein Oesterreichischen Interessenstandpunktes beschlossen, der Regierung den Bau der Linie Laak-Divacca als in erster Linie nothwendig zu empfehlen und sie zu ersuchen, im weiteren ein Projekt zu studiren und zu verfassen, welches Klagenfurt mit dem Süden in der Richtung gegen Laibach verbindet. Die an so wichtigen und einschneidenden Gegenständen reiche diesjährige Session des Staats-Eisenbahnrathes wurde hierauf geschlossen.

Ausdehnung des neuen Frachtentarifes auf die beiden Duxer Bahnen.

Die Verwaltungen der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn haben gegen die vom 15. März ab verfügte Einführung des Gütertarifes der Staatsbahnen, welche eine Herabsetzung der Tarife dieser beiden Bahnen mit sich bringt, eine Vorstellung an das Handelsministerium gerichtet und darin der Staatsverwaltung die Berechtigung zu dieser selbständigen, ohne Befragen der beiden Verwaltungen getroffenen Verfügung bestritten. Das Handelsministerium hat diese Vorstellung zurückgewiesen. In dem bezüglichen Erlasse wird darauf verwiesen, dass die Staatsverwaltung durch den Art. 1 des Uebereinkommens vom Jahre 1884 ausdrücklich berechtigt wurde, bezüglich der Verwaltung und des Betriebes nach ihrem freien Ermessen vorzugehen, dass demnach die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche den neuen Tarif, bezw. die Herabsetzung der bestehenden Tarife ohne vorherige Verhandlungen mit den beiden Eisenbahnverwaltungen in Geltung setzte, vollkommen gesetzmässig vorging.

Zeitpunkt der staatlichen Einlösung der Oesterreichischen Privatbahnen.

Gegenwärtig ist dieses Einlösungsrecht bei der Böhmischen Nordbahn fällig, dann bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, während bekanntlich bezüglich der Einlösung der Albrechtbahn bereits Vorsorge getroffen ist. Der Zeitpunkt, in welchem das Einlösungsrecht bei den übrigen Bahnen fällig wird, ist folgender: Bei der Carl Ludwigbahn am 4. November 1891, bei der Dux-Bodenbacher und der Prag-Duxer Bahn am 1. Januar 1892, bei der Böhmischen Westbahn am 30. Juni 1892, bei der Staatsbahn und der Nordwestbahn am 1. Januar 1895, bei der Südbahn am 1. Januar 1896 und bei der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn am 1. September 1896. Bei der Buschtêhrader Bahn tritt das Recht der Einlösung am 1. Juli 1898 ein, bei der Aussig-Teplitzer und der Elbethalbahn am 25. Juni 1898, bei der Graz-Köflacher Bahn am 8. September 1901 und bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 1. Januar 1904.

Stand der Fahrbetriebsmittel auf den Oesterreichischen Eisenbahnen Ende 1890.

Derselbe umfasste einschliesslich der Theilstrecken der gemeinsamen Bahnen und der Oesterreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft im ganzen 3 732 Lokomotiven, 3 045 Tender, 253 Schneepflüge, 7 687 Personen- und 87 072 Lastwagen. Ausserdem hatten dieselben 1 137 gedeckte, 899 offene Lastwagen, 2 551 Kohlenwagen, und 201 Schotterwagen von Leihgesellschaften geliehen. Der Stand an Reservoirwagen für die gemeinsamen und Oesterreichischen Bahnen betrug 981, hiervon befanden sich 828 im Privateigenthum, 97 im Besitze der Eisenbahnunternehmungen und 56 in jenem der Ersten Oesterreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.

Telephonischer Verkehr der Stationen mit Telephonabonnenten.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ermächtigt einzelne Stationen, welche an ein dem allgemeinen Verkehr eröffnetes Telephonnetz anschliessen, mit den dortselbst Güter zur Auf- oder Abgabe bringenden Parteien in telephonische Korrespondenz zu treten. Als Vorschrift hierfür gelten gewisse festgesetzte Bedingungen, welche die darum ansuchende Partei unter Mitfertigung zweier Zeugen zu unterschreiben hat. Telephonische Auskünfte werden nur an aus dem Frachtenvertrage berechtigte Personen ertheilt werden. In der Regel werden nur solche Mittheilungen gemacht, welche auch im gewöhnlichen mündlichen Verkehre zulässig sind, dagegen sind jene Anträge und Auskünfte weder entgegen zu nehmen, noch zu ertheilen, welche eine Verpflichtung der einen oder anderen Seite herbeiführen.

Anwendung des Frachtentarifes im direkten oder gebrochenen Verkehr. (Schiedsspruch.)

Eine Firma verklagte die Staatseisenbahn-Gesellschaft, weil ihr Viehtransport nicht nach den billigeren Tarifsätzen des gebrochenen Verkehres, welche zwischen Pressburg und der Aufgabestation Galantha bestanden, sondern nach dem direkten Satze von da zur Abgabestation Wien berechnet wurde, wodurch der Klägerin eine Mehrfracht von 1 fl. 88 kr. erwuchs. Das Schiedsgericht in Wien erkannte jedoch auf Abweisung des Klagebegehrens mit folgender Begründung:

Nach dem Frachtbriefe, der nichts anderes anordnet, erscheine als Wille des Versenders sowie des Adressaten, dass der Transport von Galantha nach St. Marx (bei Wien) Schlachthaus auf dem kürzesten Wege direkt erfolge, was auch geschehen ist; und dies war mit Rücksicht auf die lebende Fracht der Sendung sowohl wegen rechtzeitigen Einlangens zum hiesigen Viehmarkte, als wegen Schädigung derselben auf einer längeren Fahrt im natürlichen Interesse der Parteien gelegen. Im Gesetze ist kein Anhaltspunkt dafür gegeben, ohne besondere Ordre die direkte oder die gebrochene Beförderung eintreten zu lassen. Sie ist also berechtigt, den direkten Verkehr anzuwenden, sowie den hierfür bestehenden Tarif einzuheben.

Betriebseröffnung von Bahnlinien.

Die von Altofen über den Schwabenberg bis zum Széchényiberge führende Linie der Budapester Zahnradbahn wurde am 15. April d. J. dem Verkehre übergeben.

Am 21. April d. J. hat die Eröffnung des ersten Theiles der neuen Bahnlinie Vordernberg-Eisenerz, und zwar vom alten Bahnhofe in Vordernberg bis zum Fusse des Predil, stattgefunden. Die Eröffnung der Gesammtstrecke erfolgt im September.

I. Generalversammlung der Budapester Lokalbahn-Aktiengesellschaft am 13. April d. J.

Nach Genehmigung des Rechnungsabschlusses für 1890 wurde beschlossen, aus dem Reingewinn von 21 501 fl. den Kupon der Prioritätsaktien mit 2,85 fl. das Stück einzulösen. Nachdem die vom Handelsminister angeordnete Verbindung zwischen der Budapester Station der Soroksárer Linie mit der nächst der Budapester Strassenbahn gelegenen Schlachtbrücke von der letzteren Gesellschaft mittelst eines zweiten Geleises erbaut wird, so wurde die Direktion zu einem diesbezüglichen Vertragsabschlusse wegen dessen gemeinschaftlicher Benutzung ermächtigt.

Generalversammlung der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn (in Liquidation) am 18. April d. J.

Dem Verwaltungsberichte zufolge besteht seit der Betriebsübernahme dieser Bahn durch den Staat Ende 1890 das Aktienkapital unverändert aus 39 250 Stück Aktien à 200 fl., da deren Ausloosung erst im Jahre 1959 beginnt. Von den 4 prozentigen Prioritätsobligationen hingegen wurden im Vorjahre 134 Stück im Werthe von 26 800 fl. ausgeloost, wonach der Stand dieser Obligationen mit 46 865 Stück im Werthe von 9 378 000 fl. verbleibt. Nach dem Berichte des Aufsichtsrathes über die Einlösung dieser ausgeloosten Prioritäten mit den hierzu von der Regierung geleisteten Abzahlungen wurde der Verwaltungsbericht genehmigt.

Generalversammlung der Neutitscheiner Lokalbahn am 22. April d. J.

Die Versammlung der Antheilscheinbesitzer dieser Bahn beschloss von dem Reingewinne des Betriebsjahres 1890 von 11 422 fl. die Auszahlung einer 3 prozentigen Superdividende im Betrage von 3 000 fl. an die Antheilscheinbesitzer, ferner die Dotirung des Reservefonds mit 5 000 fl., jene des Erneuerungsfonds mit 2 000 fl. und den Vortrag von 1 422 fl. auf neue Rechnung. Die Roh-Betriebseinnahmen der Neutitscheiner Lokalbahn, welche Eigenthum der Stadtgemeinde ist, betrugen 60 002 Gulden, die Betriebsausgaben bezifferten sich mit 29 165 fl.; nach Abzug des Kartellbetrages an die Ferdinands-Nordbahn und sonstiger Ausgaben verblieb ein Betriebsüberschuss von 22 113 fl. Im Betriebsjahre 1890 wurden 66 087 Personen und 44 707 t Güter auf der Lokalbahn befördert; es ergab sich gegen das Jahr 1889 eine Steigerung des Personenverkehres um 2 496 Passagiere, hingegen eine Abnahme des Frachtentransportes um 2 524 t Güter.

Generalversammlung des Spar- und Vorschussvereins für Südbahnbedienstete am 14. April d. J.

Der Geschäftsbericht weist folgende Ziffern aus: Mitgliederzahl 2 000, Einlagen 255 832 fl., Geldverkehr 510 993 fl., Gebahrungsüberschuss 16 106 fl., Verzinsung der Einlagen 6½%.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der günstige Umschlag der Witterung, die Aussicht auf bedeutende Bauarbeiten in Wien und höhere Dividendenbestimmungen erzeugten für Bahnwerthe eine gute Stimmung. Davon macht Südbahn (113.50) infolge von Mindereinnahmen eine grössere und Staatsbahn (248.50) wegen Realisirungen eine geringere Ausnahme. Stark begehrt war Nordbahn (2845) wegen der Dividende von 132½ fl., um 4 fl. höher als im Vorjahre, und Aussig-Teplitzer Bahn (1550); weniger, aber doch begehrt waren Carl Ludwigbahn (213.75), Nordwestbahn (211.25), Elbethalbahn (222), Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (246.50) und Graz-Köflacher Bahn (273); die beiden letzteren wegen ihrer nunmehr bestimmten Dividenden. Endlich fand auch Lokaleisenbahn-Gesellschaft (169.50) durch Verstaatlichungsgerüchte veranlasst einige Beachtung.

Aus der Schweiz.

Eisenbahngeschäfte des Eidgenössischen Raths.

In dieser Frühjahrssession haben die Eidgenössischen Räthe folgende Eisenbahngeschäfte erledigt:

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Landquart oder Felsenbach nach Chur. Die Bahn bezweckt den Zusammenschluss der Landquart-Davosbahn mit dem projektirten, einheitlichen Rhätischen Eisenbahn-Schmalspurnetz, welches von Chur aus den Kanton Graubünden durchziehen soll und dessen Zustandekommen neuerdings in grössere Nähe gerückt worden ist. Haltestellen sind vorgesehen bei Neuhof, Igis, Zizers, Trimmis und Masans. Die projektirte Adhäsionsbahn ist als die Verlängerung der Landquart-Davosbahn bis Chur zu betrachten und soll deshalb nach den gleichen Grundsätzen erstellt werden. Von Zizers weg theilt sich die Linie in 2 Varianten. Die erste führt über Igis nach Neuhof und von hier nach der Station Felsenbach der Landquart-Davosbahn. Die zweite Variante führt ebenfalls über Igis und Neuhof und von hier nach der Station Landquart. Von technischen Einzelheiten sind anzuführen, dass die Länge der Bahn 14,61, bezw. nach Variante 2 16,75 km, die Maximalsteigung 15 bezw. 13,72 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser 100 m und die Spurweite 1 m betragen würde. Als Betriebsmaterial würde dasjenige der Landquart-Davosbahn verwendet. Der Kostenvoranschlag berechnet für Chur-Landquart 2 100 000 Frcs. und für Chur-Felsenbach 2 400 000 Frcs.

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Bern durch das Gürbethal nach Thun. Von Bern aus folgt die Trasse der grossen Strasse über Mattenhof, Weissenbühl, Wabern, Kehrsatz nach Belp, um von da weg bis Wattenwil durch das Gürbethal dem Fusse des westlichen Höhenzuges entlang die Ortschaften Toffen, Kaufdorf, Kirchthurnen, Mühlethurnen und Lohnstorf zu berühren. Unter Benutzung von 1 km gleichen Geleises von Wattenwil rückwärts wendet sich die vorgesehene Trasse gegen Seftigen, Uetendorf und Zollhaus und von da längs der grossen Strasse nach Thun, wo die Endstation auf der westlichen Seite des bestehenden Bahnhofes erstellt würde. Die bauliche Länge der ganzen Linie beträgt 35,2 km, die Maximalsteigung 35 ‰ und der Maximal-Kurvenradius 50 m. Die ganze Bahn soll mit komprimirter Luft betrieben werden. Die Baukosten sind zu 2 350 000 Frcs. oder 66 000 Frcs. für 1 km veranschlagt.

Konzession einer normalspurigen Regionalbahn von Bern über Worb und Sumiswald nach Huttwil. Stationen sind: Worblaufen (km 3,4 von Bern), Kreuzweg (km 5), Beisswil (km 7,2), Nesselbank (km 10), Worb (km 12,3), Enggistein (km 15,6), Biglen (km 16,8), Walkringen km 18,3), Bigenthal (km 20,65), Schafhausen (km 24,95), Lützelflüh (km 27,4), Grünenmatt (km 31,1), Sumiswald (km 33,15), Gammenthal (km 37,45), Dürrenroth (km 43,7) und Huttwil (km 48).

Von dieser Betriebslänge entfallen auf Centralbahn 2,4, Emmenthalbahn 1,1 und Langenthal-Huttwil 0,1 km, so dass neu nur 44,4 km zu erstellen wären. Die grösste Steigung beträgt 35 ‰ und der Minimalkurvenradius 200 m. Die Anlagekosten betragen nach Voranschlag 5 750 000 Frcs. oder 125 000 Francs für 1 km.

Konzession einer Eisenbahn von Konolfingen nach Biglen, eventuell zum Anschluss an die Emmenthalbahn. Mit dieser Linie würde die denkbar günstigste und kürzeste Verbindung zwischen Thun und Burgdorf, d. h. dem Oberland und dem untern Emmenthal und Oberaargau hergestellt und zugleich eine wohlhabende bevölkerte Gegend dem Verkehr erschlossen. Die Länge der Bahn beträgt 18,75 km, die Maximalsteigung 30 ‰, der Minimalradius 200, die Zahl der Zwischenstationen 6. Die Bahn ist normalspurig projektirt. Baukosten 2 600 000 Frcs.

Konzession einer Zahnradbahn von Lauterbrunnen nach Visp. Diese Linie ist zur Bedienung des Touristenverkehrs zwischen den Centren des Berner Oberlandes und den Fremdenorten des Wallis bestimmt. Mit der Erstellung des Simplontunnels würde dieses Unternehmen seinen Gipfelpunkt erreichen. Es würde alsdann eine internationale Touristenbahn Basel-Interlaken-Simplon-Novarra usw. entstehen, in richtiger Weise zwischen den Gotthard- und Mont Cenislinien. Das von der Generalstabsabtheilung des Stabsbüreaus erstattete Gutachten kommt zum Schlusse, dass die Lauterbrunnen-Vispbahn eine nicht zu unterschätzende militärische Bedeutung besitze, unter der Voraussetzung, dass die Bahn mit 1 m Spurweite gebaut werde, dass für die Zahnradstrecke das schon bei den Oberländer Bahnen eingeführte System zur Anwendung komme und dass für die ganze Bahn Lokomotivbetrieb gewählt werde. — Als Ausgangspunkt der projektirten Linie ist die Station Lauterbrunnen der Berner Oberlandbahnen, 800 m über dem Meere, angenommen. Sie führt zunächst durch die südliche Thalebene nach Stechelberg, von da mit Anstieg nach Trachsellauenen, Unter- und Obersteinberg bis Oberhornalp, etwa 2 000 m über dem Meere, gewinnt hier durch einen am Fusse des Breithornes durchzuschlagenden Tunnel von ungefähr 4 650 m Länge in südlicher Richtung das innere Fafflerthal, zieht sich, den rechtsseitigen Hängen der Thalsenkung folgend, über den Berghütten der Fafleralp durch, um in westlicher Richtung ins Lötschenthal hinabzuführen. Hier folgt die Linie dem Laufe der Lonza, berührt die Ortschaften Blatten, Ried, Wyler, Kippel und Ferden, geht unterhalb dieser letztern Ortschaft über die Lonza und

der linksseitigen Thalwand entlang bis zu dem Contrefort ob Hohten, wo sie thalaufwärts abbiegt und mit stetigem Gefäll bei Baltschieder in die Ebene des Rhonethals führt, welche behufs Anschlusses an die Station Visp der Jura-Simplon- und Zermattbahnen (654 m über dem Meere) durchquert wird. Als Stationen sind in Aussicht genommen: Stechelberg, Ober-Steinberg, Oberhorn (nördliches Tunnelportal), Blatten und Kippel. Die Baukosten, einschliesslich Betriebsmaterial, werden auf total 15 Millionen Francs veranschlagt. Die ganze Bahnlänge beträgt 54,7 km, die Maximalsteigung 125 ‰. Als Hauptobjekte des Baues werden bezeichnet: Der Scheiteltunnel von 4650 m, die Kehrtunnels, kleinere Tunnels, mehrere Ueberbrückungen von Flüssen und Schlünden, endlich der Viadukt bei Baltschieder.

(Fortsetzung folgt.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Schwarzenpfost für den Personenverkehr. Am 1. Mai d. J. wird der in Km. Station 55,5/55,6 der Strecke Stralsund-Rostock belegene Haltepunkt Schwarzenpfost für den Personenverkehr eröffnet. Daselbst werden bis auf weiteres folgende Züge nach Bedarf anhalten:

A. Richtung Ribnitz-Rostock:
Personenzug 981 um 3.26,
" 983 " 7.46.

B. Richtung Rostock-Ribnitz:
Personenzug 980 um 1.36,
" 982 " 5.41.

Berlin, im April 1891. (841MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Am 1. Mai wird die Haltestelle Neuhof (Kreis Teltow) an der Bahnstrecke Berlin-Elsterwerda, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Tarife werden besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 25. April 1891. (842)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Zum Preussisch-Russischen Verbandtarif vom 1. November 1888 ist der 4. Nachtrag erschienen, gültig vom 1. Mai d. J., soweit darin nicht ein anderer Termin angegeben ist. Derselbe enthält Ergänzungen bezw. Abänderungen der allgemeinen Tarifvorschriften und Tarife, sowie einen Auszug aus der vom 1/13. April d. J. gültigen neuen Güterklassifikation der Russischen Südwestbahnen. Druckexemplare sind auf den Fahrkarten-Ausgabestellen Königsberg-Südbahnhof sowie Memel zum Stückpreise von 35 ₰ käuflich zu haben.

Direktion. (843H&V)

Oberhessisch-Hessischer Verkehr. An Stelle des Tarifs vom 1. Mai 1888 sammt Nachträgen tritt am 1. k. Mts. ein neuer Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft.

Ueber den Inhalt desselben, welcher zum Preise von 55 ₰ pro Exemplar von unserer Magazinsverwaltung zu beziehen ist, ertheilen die Güterabfertigungsstellen jede gewünschte Auskunft.

Giessen, den 27. April 1891. (844)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Druckexemplare der Tarife für die Beförderung von Getreide etc. und Mehl etc. von den Stationen des Umaner Flügels der Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau und Memel sind auf den genannten Deutschen Stationen zum Stückpreise von je 10 ₰ zu haben.

Direktion. (H&V845)

Vom 1. Mai d. J. an kommen für die Beförderung von Bier (in Kisten und Fässern) zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern, im Falle die Bestimmung zur Ausfuhr im Frachtbrief ausdrücklich angegeben ist, und aus den beigegebenen Zoll- und Steuerpapieren unzweifelhaft hervorgeht, ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung von Augsburg, Bamberg, Erlangen, Freising, Fürth, Kitzingen, Kulmbach, München — C. B., O. B. und S. B. —, Nürnberg C. B. und Würzburg nach Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk), Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham, Harburg H., Hamburg H., Kiel, Lübeck und Warnemünde. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen der genannten Stationen auf Befragen nähere Auskunft.

Hannover, den 25. April 1891. (846)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Frankfurt-Gustavsburg etc.-Bayerischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. an wird für den Artikel „Bier in Flaschen u. Fässern“ ein neuer Umschlagexporttarif — Abtheilung d — eingeführt und wird dieser Artikel mit der Bestimmung, auf dem Main und Rhein nach ausserdeutschen Ländern ausgeführt zu werden, unter den Seite 156 u. 157 vorbezeichneten Gütertarifs angegebenen Bedingungen von Bayerischen Stationen nach den Umschlagplätzen Gustavsburg, Ludwigshafen a/Rh., Mainz Hafen, Mannheim Bad. B. u. Mannheim Hess. B. in Ladungen von 5000 kg pro Wagen u. Frachtbrief zu den Sätzen des Spezialtarifs A 2 und in Ladungen von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief zu den Sätzen des Spezialtarifs I befördert.

Frankfurt a/M., den 26. April 1891. (847)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2 vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1891 werden die Sächsischen Stationen Niederschlema und Stein-Hartenstein in den Ausnahmetarif 6 (Schleifholz) und zwar nur im Verkehre mit München Centralbahnhof einbezogen. Der Frachtsatz für Niederschlema beträgt 0,91 ℳ und für Stein-Hartenstein 0,92 ℳ.

Dresden, am 28. April 1891. (848)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag XII zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

I. Aufhebung von Tarifsätzen für die Stationen Berlin-Lehrter Bhf. und Spandau-Lehrter Bahnhof aus Anlass des Uebergangs dieser Stationen in den Staatsbahn-Gütertarif Altona-Erfurt.
II. Ergänzung der besonderen Bestimmungen:
 1. Zu A. Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement.
 2. zu B. Spezielle Tarifvorschriften,
 3. zu D. 2. b. Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen und Haltestellen.
 4. Neuer Tarif für Güter-Nebenstellen.
III. Ergänzung des Stationsverzeichnisses.
IV. Tarifkilometer für die neu einbezogenen Stationen Gross-Miltitz, Lispenhausen, Neuhof (Kreis Teltow), Niederbeuna, Tempelhof-Rangirbahnhof und Voigtstedt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.
V. Ergänzungen der Stations-Tariftabellen.
VI. Aenderungen und Ergänzungen zu II. F. c. Ausnahmetarife.
VII. Berichtigung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 27. April 1891. (849)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen. Am 1. Mai d. J. erscheint Nachtrag XI zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr.

Derselbe enthält Ergänzung der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement und zum Nebengebühren-Tarife, Ergänzung und Aenderung der Abfertigungsbefugnisse, neue Entfernungen für die Stationen Lispenhausen und Neuhof (Kreis Teltow), Ergänzung und Aenderung der Ausnahmetarife 1 für Holz etc., 2 für bestimmte Stückgüter, 5 für Pflastersteine etc., 8 für Wegebaumaterialien, 20 für gebrannte Mauersteine und 21 für bestimmte Düngemittel etc., Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen.

Die in einem Falle eintretende Erhöhung gilt erst vom 15. Juni d. J. ab.

Der Nachtrag ist bei den Abfertigungsstellen käuflich.

Erfurt, den 27. April 1881. (850)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. tritt zum Breslau-Sächsischen Vieh- etc. Tarife der Nachtrag II in Kraft, welcher direkte Frachtsätze zwischen Station Heidersdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und den Dresdener Bahnhöfen, sowie Frachtsätze für Station Plauen i. V. (oberer Bahnhof) der Sächsischen Staatseisenbahnen und Berichtigungen enthält.

Abdrücke des Tarifnachtrages können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 28. April 1891. (851)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag IX zu Theil II des Lokal-Gütertarifs in Kraft, welcher u. a. einen Ausnahmetarif 6 für die Beförderung von Wegebaumaterialien enthält.

Abdrücke desselben können durch die Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 28. April 1891. (852)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. tritt ein neuer Theil I, enthaltend allgemeine Bestimmungen nebst Güterklassifikation für den direkten Verkehr zwischen Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen einerseits und Belgischen Bahnen andererseits, in Kraft. Durch denselben wird der Theil I vom 1. Juni 1887 nebst dem Nachtrag I vom 1. November 1888 aufgehoben.

Insoweit durch den neuen Theil I Frachterhöhungen entstehen, treten diese erst am 12. Juli 1891 in Wirksamkeit und bleiben bis dahin die einschlägigen Bestimmungen des vorbezeichneten Theils I von 1887 bezw. 1888 in Gültigkeit.

Exemplare des neuen Theils I sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 2 ℳ = 1 fl. zu erhalten.

Köln, den 2. Mai 1891. (853)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Die Stationen Ebernburg, Lingenfeld und Mundenheim der Pfälzischen Eisenbahnen sind mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif für Torfstreu von Helenaveen (Nachtrag III zu Tarifheft IV) einbezogen worden.

Die Frachtsätze betragen

		a	b
nach Ebernburg . . .	ℳ	1,09	0,73
„ Lingenfeld . . .	„	1,44	0,95
„ Mundenheim . .	„	1,34	0,89

für 100 kg.

Köln, den 27. April 1891. (854)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Donauumschlags - Verkehr nach und von Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donau-Uferbahnhof. (Tarif vom 15. Juli 1887.) Am 10. Mai 1891 treten an Stelle der in den Schnitttafeln II im Tarif für oben bezeichneten Verkehr und in den Nachträgen III und IV zu demselben enthaltenen Schnittsätze (Schiffsfrachten der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft) anderweite zum grösseren Theil bedeutend ermässigte Schnittsätze in Geltung.

Exemplare dieser neuen Schnitttafeln sind bei den Verbandstationen und den Verbandsverwaltungen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 28. April 1891. (855)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Beförderung von Getreide in loser Schüttung. Vom 15. Mai d. J. ab wird die Beförderung von Getreide, Oelsamen und Hülsenfrüchten in loser Schüttung von Sosnowice nach den Grenzstationen Schoppinitz und Kattowitz auch dann zugelassen, wenn solche Sendungen ohne die nach Vorschrift des § 47 zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom Versender abzugebende Erklärung über mangelnde Verpackung in Sosnowice zur Aufgabe bezw. Umexpedition gelangen.

Die zur weiteren Beförderung über Kattowitz und Schoppinitz hinaus bestimmten Sendungen werden jedoch vor dem Weitertransport der Speditionsfirma Kalschinski & Co. zur Einsackung überwiesen, welche dieses Geschäft auf den genannten Grenzstationen unter den im Lokal-Gütertarif des diesseitigen Bezirks vom 1. Oktober 1888 (Nachtrag VI vom 1. Juni 1890) veröffentlichten Bedingungen besorgen wird.

Auf die im direkten Deutsch-Russischen Getreideverkehr zur Beförderung in loser Schüttung gelangenden Sendungen findet diese Bestimmung keine Anwendung.

Breslau, den 28. April 1891. (856)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. erscheint der Nachtrag I zum Hessisch-Württembergischen Viehtarif vom 1. Dezember 1889. Derselbe ist von unserem Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, zum Preise von 10 ₰ erhältlich.

Mainz, den 27. April 1891. (857)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Rumänische Eisenbahnen. Am 1. Mai l. J. treten ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäck- (Preis 1 Frc.) und ein neuer Gütertarif, Theil II (Preis 2 Frcs.) für den Lokalverkehr in Kraft. (858)

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 26. April 1891 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Ausloosung der im Jahre 1891 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen lit. A pr. 1 500 ℳ der Deutschen Reichswährung 76 Stück u. z. die Nummern:

von	1073	bis	1076	von	6025	bis	6028
„	1169	„	1172	„	7177	„	7180
„	1401	„	1404	„	7265	„	7268
„	2105	„	2108	„	8625	„	8628
„	3653	„	3656	„	9797	„	9800
„	3769	„	3772	„	10041	„	10044
„	4461	„	4464	„	10133	„	10136
„	5449	„	5452	„	10409	„	10412
„	5769	„	5772	„	12389	„	12392
„	5881	„	5884				

b) von den Obligationen lit. B pr. 300 ℳ der Deutschen Reichswährung 180 Stück u. z. die Nummern:

von	15641	bis	15660	von	31401	bis	31420
„	20501	„	20520	„	31601	„	31620
„	22201	„	22220	„	38161	„	38180
„	22241	„	22260	„	38761	„	38780
„	23681	„	23700				

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1891 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Schuldverschreibungen nebst allen noch nicht verfallenen Kupons und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1891 angefangen nach dem Wortlaute derselben u. z.:

in Deutschland in Mark Deutscher Reichswährung,
„ Oesterreich nach Wahl der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

entweder in derselben Valuta, oder in Gulden Oe. W. Silber in dem, dem Kurswerthe der Mark entsprechenden Betrage

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.;
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer;
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder;
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne;
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in den früheren Jahren ausgeloosten Obligationen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahre 1886:
die Obligationen
lit. A Nr. 7669 7670 7671 7672,
„ B Nr. 22735.

Aus dem Verloosungsjahre 1887:
die Obligationen
lit. A Nr. 4612 5383
„ B Nr. 13481 13482 38526 38527 38528 38529 38530 38531 38532 38533 38901 38903 38915.

Aus dem Verloosungsjahre 1888:
die Obligationen
lit. B Nr. 13098 13099 13100 17108 17110 17112 17120 35212 35215.

Aus dem Verloosungsjahre 1889:
die Obligationen
lit. A Nr. 10612,
„ B Nr. 37483 37485.

Aus dem Verloosungsjahre 1890:
die Obligationen
lit. A Nr. 4242 4243 4244 4390 4391 4392 6073 6074 6076 8940.
„ B Nr. 14990 14991 21755 21756 21757 21758 28769 33594 33596 33598.

Der Betrag der fehlenden Kupons wird an dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, den 28. April 1891. (859)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 26. April 1891 stattgefundenen Ausloosung der nach Maassgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 25. April l. J. stattgefundenen 33. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 108 Stück Aktien wurden nachstehende Nummern gezogen:

46 68 81 366 403 519 665 706 763 866 926 955 1100 1240 1512 1668 2202 2378 2568 2767 2795 2820 3253 3276 3663 3876 4067 4273 4407 4463 4532 4909 5325 5855 6072 6227 6290 6897 7368 7499 7520 7612 7930 8479 8498 8805 8914 8923 9152 9444 9585 9612 9687 9855 10369 10590 10918 10962 10963 11205 11251 11372 11670 12356 12606 12777 12960 13195 13387 13823 14059 14425 15345 15417 15665 16447 16466 16677 16873 17117 17586 17662 17936 18238 18891 19336 19380 19503 19847 20296 20314 21634 21656 21706 22207 22434 23144 23638 24544 24590 24692 24940 25821 25911 26347 26423 26874 26881.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien mit Kupons von einschliesslich Nr. 34 und des Talons, vom 1. Juli 1891 angefangen mit Dreihundert Gulden Oe. W. Bankvaluta

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdener Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei diesen Zahlstellen werden auch die nach Maassgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgeloosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in früheren Jahren ausge-

loosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt u. zw.:

aus dem Verloosungsjahre 1889: Nr. 5390,
„ „ „ 1890: Nr. 13040 13330 15742 18388.

Bei der Einlösung der ausgeloosten Aktien wird der für fehlende Kupons entfallende Betrag vom Kapital in Abzug gebracht.

Teplitz, am 28. April 1891. (860)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

4. Generalversammlungen.

K. K. priv. Böhm. Westbahn. In der heutigen 31. (ordentlichen) Generalversammlung wurden:

1. der Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse pro 1890 genehmigt;
2. beschlossen, von dem Betriebsüberschusse per 494 723, 25 fl.:
   a) 300 000 fl. als Superdividende zu vertheilen und sohin den Juli-Kupon der im Umlaufe befindlichen 59 092 Aktien mit 10 fl. Oe. W. und der 908 Genussscheine mit 5 fl. Oe. W. ohne Abzug einzulösen,
   b) 161 937. 97 fl. dem Spezialfonds,
   c) 20 000 fl. dem gesellschaftlichen Pensionsfonds als Dotation in Gemässheit des § 4 der Pensionsstatuten zuzuwenden,
   d) den Rest per 12 785, 28 fl. auf die Rechnung des Jahres 1891 vorzutragen;
3. die vorjährigen Revisoren Herren
   Carl Auspitz,
   Dr. Adolf Ehrenfeld und
   Julius Kunewalder,
   sowie die Ersatzmänner
   Ferdinand Kitt,
   Dr. Johann Natterer und
   Ferdinand Frank
   per acclamationem wiedergewählt. Endlich
4. in den Verwaltungsrath die ausscheidenden Herren
   Albert Baron von Rothschild,
   Dr. Hubert Klein Freiherr von Wisenberg,
   Dr. Eugen Weissel und
   Carl Ritter von Hornbostel
   wiedergewählt.

Wien, am 28. April 1891. (861)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der am Donnerstag, den 28. Mai d. J., Mittags 12½ Uhr zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 41. regelmässigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 10—12 Uhr in dem Versammlungslokale durch eine aus 2 Notaren bestehende Kommission bewirkt werden.

Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses der Ausgabestelle vorzulegen, oder derselben die Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien vorzuzeigen.

Zulässige Hinterlegungsstellen sind: die Hauptkasse der Gesellschaft zu Lübeck und die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und der Norddeutschen Bank in Hamburg.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 25. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, geschehen und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 29. Mai d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung der Generalversammlung:

1. Vorlage des Verwaltungsberichtes der Direktion, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1890, sowie Berichterstattung des Ausschusses über diese Vorlagen.
2. Genehmigung der Bilanz.
3. Neuwahl von drei Ausschussmitgliedern an Stelle der ausscheidenden Herren Wilh. Zwicker in Berlin und Direktor Götting in Hamburg, sowie des freiwillig ausgeschiedenen Herrn Senators Wolpmann in Lübeck.
4. Beschlussfassung über die Deckung des vorhandenen Kapitalbedarfs.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung können von den Aktionären vom 14. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbüreau eingesehen werden.

Lübeck, den 28. April 1891. (862
Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

5. Verdingungen.

Lieferung von Drahtzugschranken. Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 23 Drahtzugschranken-Anlagen wird hiermit ausgeschrieben. Ausschreibungsunterlagen sind in unserem technischen Büreau hier, Empfangsgebäude des Oderthorbahnhofs, einzusehen, auch von unserer Kanzlei ebendaselbst gegen porto- und abtragfreie Einsendung von 1 ℳ nicht postfrei zu beziehen.

Versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis Sonnabend, den 16. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, im April 1891. (863)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz).

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Geschäftsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg aufkommende, durch Einstampfen zu vernichtende Makulatur, als: Akten, Kassenbücher, Kassen- und Rechnungsbeläge, Depeschen, Depeschenstreifen, Depeschenbücher, Gepäckgarantiescheine, veraltete Dienstanweisungen, Avise, sowie sonstige veraltete Papiere, Drucksachen usw. — mit Ausnahme der Fahrkarten, Aktien, Obligationen, Talons und Zinskupons —, deren Gesammtmenge bisher jährlich durchschnittlich 100 000 kg betrug, soll im Wege des Meistgebotes verkauft werden.

Die dieser Ausschreibung zu Grunde liegenden „Bedingungen für die Bewerbung und Arbeiten und Lieferungen“ sind in Nr. 85 des Deutschen Reichsanzeigers vom 29. März 1888 veröffentlicht. Die weiteren Vertragsbedingungen liegen im diesseitigen Sekretariate hierselbst, Fürstenstrasse 1/10, Zimmer Nr. 3, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ bezogen werden:

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf den Kauf von Makulatur“ bis zu dem am Sonnabend, den 23. Mai 1891, Vormittags 11 Uhr im diesseitigen Verwaltungsgebäude, Fürstenstrasse 1/10, Saal Nr. 32, stattfindenden Termine versiegelt und frankirt an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft mit dem 6. Juni 1891 ab.

Magdeburg, den 26. April 1891. (864)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen





Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 35. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 6. Mai 1891.

Inhalt:

Die elektrischen Schwach- und Starkströme.

(Schluss aus Nr. 34.)

Die elektrische Beleuchtung hat zuerst in Amerika die grösste Ausdehnung gewonnen. Aber schon bei ihrem Entstehen wurden Klagen der Telephongesellschaften laut, welche um so zahlreicher wurden, je mehr die elektrische Beleuchtung an Ausdehnung gewann. Fast ausnahmslos waren die Telephonleitungen an Erde gelegt und benutzten die Erde als Rückleitung. Diese Leitungsart war zwar keineswegs so vollkommen, wie ein geschlossener metallischer Stromkreis, aber sie war weit billiger und reichte aus, wenn nicht andere elektrische Anlagen in der Nähe waren. Als die Telephoneinrichtungen für den praktischen Gebrauch eingeführt wurden, bestanden von elektrischen Anlagen nur Telegraphen. Von dem Augenblicke an, wo das elektrische Licht für die öffentliche Beleuchtung Anwendung fand, begannen die Streitigkeiten. Wo Stromverlust in den Luftleitungen stattfand, suchten sich die entweichenden Ströme auf dem Rückwege durch die Erde zu ihrer Stromquelle die besten Leitungswege, welche sie finden konnten; denn wenn Elektrizität in die Erde entladen wird, so ist ihr Rückweg zur Stromquelle keineswegs direkt. Sie verfolgt die besten Stromleiter, welche sie finden kann, besonders Metalle, feuchte Erde, Erzadern usw. und mit besonderer Vorliebe nimmt sie ihren Weg an Gas- und Wasserrohrleitungen entlang, welche ihr bequem liegen. Die Telephonunternehmungen hatten, da sie die Erde als Rückleitung benutzten, fast überall ihre Leitungen an Gas- und Wasserrohre angeschlossen und damit die erwähnten Störungen selbst verschuldet. Die von den elektrischen Lichtleitungen entweichenden Ströme lösten die Telephonglocken, die Telephonklappen aus, verbrannten gelegentlich den einen oder anderen Theil der empfindlichen Instrumente, gaben falsche Anrufe, klapperten, summten und lärmten in den Telephonleitungen derart, dass es für die Angeschlossenen eine wahre Plage war. Abgesehen von den Erdströmen zeigten sich Induktionsstörungen in den Telephonleitungen überall dort, wo Telephon- und Lichtleitungen zu einander parallel liefen und zwar in einem solchen Maasse, dass häufig jede Verständigung durch das Telephon schlechterdings unmöglich war.

Bei allen Rechtsstreitigkeiten zwischen Telephon- und Beleuchtungsgesellschaften bestand darüber kein Zweifel, dass von der einen oder anderen Seite die Störungen vermieden werden konnten. Die Telephonunternehmungen brauchten weder Induktionseinwirkungen noch Erdströme zu fürchten wenn sie geschlossene metallische Leitungen hätten anwenden wollen; denn wenn die Rückleitung des elektrischen Stromes parallel oder sehr nahe den Zuleitungen desselben geführt wird, so wirken beide Leitungen so zusammen, dass sie um sich herum ein schützendes Feld erzeugen, in welchem Induktionsstörungen von irgend welchem benachbarten Stromkreis nicht stattfinden können und dieselbe Anordnung hindert diese Leitung, selbst störende Wirkungen auf andere Leitungen auszu-

üben. Bei einer derartigen Verlegung würden die Telephonleitungen selbst nirgends in Berührung mit der Erde kommen, also von Störungen durch Erdströme frei werden. Jeder Sachverständige gibt dieses zu und erkennt an, dass der rein metallische Stromkreis für eine Telephonanlage die erstrebenswertheste, weil vollkommenste Ausführung ist. Wurden doch für die zuerst eingerichteten Telephone überhaupt metallische Stromkreise benutzt! Bei Telephonleitungen auf weite Entfernungen ist, wie man eingesehen hat, die metallische Rückleitung überhaupt nicht zu entbehren. Die Eisenbahnverwaltungen, welche im Signal- oder Zugmeldedienst vom Telephon Gebrauch machen, haben mit wenigen Ausnahmen geschlossene metallische Leitungen angewendet, weil nur solche den Telephondienst zuverlässig machen.

Das System, welches die Erde als Rückleitung benutzt, ist für die Telephonunternehmungen weit billiger und diese Gesellschaften, Verbände oder staatlichen Organe waren daher keineswegs geneigt, ein so billiges System den Beleuchtungsgesellschaften abzutreten, zumal letztere später gekommen waren und kein besseres Recht auf Benutzung der Strassen hatten als die Telephongesellschaften. In den anhängig gemachten Rechtsstreitigkeiten wurden die Beleuchtungsgesellschaften in den meisten Fällen gezwungen, ihre Drähte von den Telephonleitungen so weit entfernt zu ziehen, als dieses zur Vermeidung von Störungen im Telephonbetriebe nach sachverständigem Gutachten nothwendig erschien.

1887 begann in Amerika eine neue Entwickelung des Strassenbahnwesens (die elektrischen Bahnen tauchten auf), welche Aufsehen erregte und selbst jetzt noch, wo die Sache nicht mehr neu ist, immer wieder angestaunt wird. Frank Sprague, früherer Marineoffizier, baute in den Vereinigten Staaten die erste elektrische Bahn in Richmond, Virginia, in einer Gegend, welche dem Bau so viel Schwierigkeiten bietet, als man sich nur denken kann. Richmond ist eine hügelige Stadt, liegt am James River und wird durch 3—4 Thäler quer zur Stromrichtung getheilt. Hier kommen Steigungen von 10 % vor, die bei der elektrischen Triebkraft leicht überwunden werden.

Binnen 3 Jahren nach diesem ersten Versuche haben die elektrischen Strassenbahnen fast in jeder grösseren Stadt der Vereinigten Staaten den Pferdebetrieb verdrängt und in Amerika ist man allgemein der Ansicht, dass innerhalb zehn Jahren von heute ab ein Pferdebahnwagen ein so seltener Anblick sein wird, als das alte Spinnrad unserer Grossmutter.

Von den vier versuchten bezw. zur Anwendung gekommenen Systemen hat nur das mit einfacher oberirdischer Leitung sich als wirthschaftlich richtig und technisch vollkommen erwiesen. Der Akkumulatorenwagen-Betrieb, das Kanalsystem, ein System mit doppelter oberirdischer Leitung (Hin- und Rückleitung) haben keinen Erfolg gehabt. Nur das bekannte System mit einfacher oberirdischer Leitung mit gut hergestellter metallischer Rückleitung durch die Schienen hat sich bewährt.

Die unendlich grosse Leitungsfähigkeit der Erde gestattet es aber nicht, dass der zum Betriebe der Wagen dienende Strom bei seinem Uebergange von den Rädern zu den Schienen und auf dem Rückwege immer auf die Schienen allein beschränkt bleibt. Befreit von seiner Arbeitsleistung in dem Motor springt dieser Zauberer Ariel von dem Wagenrad aus nach der Erde, mit der Spiellust und Ausgelassenheit eines Knaben, der eben aus der Schule entlassen ist. Einmal in Verbindung mit dem Erdboden hält er auf seinem Rückwege nach der heimischen Stromquelle nicht den geraden und nahen Weg in der künstlichen Leitung ein, so gut diese auch sein mag; er sucht die feuchte Erde und metallische Adern oder metallische Substanzen überhaupt, wie er sie gerade auf seinem Rückwege findet, tanzt und spielt längs derselben, als freute er sich dieser vorübergehenden Erlösung von der strengen Schulaufsicht. Indem der Strom auf seinem Rückwege im Zickzack vor- und rückwärts durch unterirdische Leiter sich hindurchwindet, welche weitab von dem unmittelbaren Wege nach dem negativen Pol liegen, ist es nicht ausgeschlossen, dass er in benachbarte an Erde gelegte Telephonleitungen eindringt, sich in ihnen herumtreibt und sie quält, wie die Elfen und Kobolde im Sommernachtstraum.

In Amerika fanden die Telephongesellschaften in den Strassenbahnen nicht so schwache Gegner wie in den Telegraphengesellschaften. Oft waren die Rechte der Strassenbahnen älter als diejenigen der Telephongesellschaften; denn in vielen Konzessionen war den Gesellschaften das Recht zugestanden, jede Triebkraft, welche zur Zeit schon erfunden war oder erfunden werden sollte, zu benutzen, Dampfkraft ausgenommen. Die elektrischen Bahnen benutzten also die öffentlichen Strassen in einer dem Zweck der Strasse entsprechenden Weise.

Hinsichtlich der Benutzung der Erde als Rückleitung erfreuten sich die Telephonunternehmungen desselben Rechtes wie die Strassenbahnen und wenn man den letzteren das Recht hätte absprechen wollen, ihre Stromkreise an Erde zu legen, so hätten die Telephongesellschaften erst nachweisen müssen, dass sie allein zur Benutzung der Erde berechtigt gewesen wären. Gewöhnlich ist derjenige, welcher eine ausschliessliche Berechtigung für sich verlangt, gezwungen, nicht nur die Priorität und Ausschliesslichkeit seiner Berechtigung nachzuweisen, sondern auch die Quelle und Grenzen seiner Ansprüche. Die Telephongesellschaften machten hierzu gar keinen Versuch. Sie begnügten sich einfach damit, zu behaupten, dass sie die Erde als Rückleitung benutzt hätten, und zwar ungestört, bis die Strassenbahngesellschaften nun dasselbe thäten, so dass sie durch diese Verwendung der Erde durch ihre Nachbarn geschädigt würden und deshalb gezwungen wären, gesetzlichen Schutz zu verlangen.

In den anhängig gemachten Rechtsstreitigkeiten wurde festgestellt, dass die Verwendung der Erde zur Rückleitung keine mit dem Telephon verknüpfte Erfindung sei. 40 Jahre vorher hatte Steinheil die Rückleitung durch die Erde entdeckt und Morse, welcher ein Patent darauf zu erlangen hoffte, hatte damit in Amerika keinen Erfolg. Bis zum Jahre 1879 benutzten alle elektrischen Vertheilungssysteme die Erde als Rückleitung. Deshalb wurden die Telephonanlagen ebenfalls mit Erdleitung hergestellt. Wenn die Forderungen der Telephongesellschaften berechtigt sind, dass sie in keiner Weise durch andere elektrische Unternehmungen, durch deren Benutzung der Erde als Rückleitung, gestört werden dürfen, so müssten die Telephongesellschaften unbedingt die Grenzen ihres Gebietes festsetzen, welches ihnen gehört. Diese Grenzen sind aber ebenso unbestimmbar wie die unbekannten unterirdischen Leiter in der Erdkruste.

Abgesehen von diesen zweifelhaften Rechtstiteln war beinahe in jedem Falle den Telephongesellschaften ihre Konzession für Benutzung der Strassen nur unter der ausdrücklichen Bedingung ertheilt worden, dass der öffentliche Verkehr in den Strassen dadurch nicht gestört werde, das Telephon kam als Lehnsträger; in wenigen Jahren indessen beanspruchte es schon die Rechte eines Herrn der Strassen und suchte auf den Strassen das grossartige Erzeugniss moderner Erfindung für verbesserten Schnellverkehr zurückzuhalten.

Die Amerikanische Bell Telephone Company, eine der reichsten Gesellschaften, deren ausschliessliche Patente im Jahre 1893 erlöschen und welche von diesem Zeitpunkte ab den Wettbewerb anderer Gesellschaften zu fürchten hat, hat die Erde als Rückleitung aufgegeben, geschlossene metallische Stromkreise geschaffen und damit ungleich vollkommenere Einrichtungen erzielt, als alle anderen Telephongesellschaften.

Soviel aus den Mittheilungen des Amerikaners.

Nachdem der elektrische Betrieb für Strassenbahnen auch in Deutschland nach und nach Aufnahme findet, ist es nicht unmöglich, dass ein ähnlicher Kampf mit dem Fernsprecher wie in Amerika bevorsteht. Es kann ja nur ein boshafter Scherz sein, wenn behauptet wird, den Unternehmern für elektrischen Bahnbetrieb wäre an verschiedenen Orten zugemuthet

werden, die Schienen gegen die Strassenbahnoberfläche zu isoliren. Das klingt fast pharisäisch und ist ganz undenkbar; denn offener würde es gewesen sein, zu sagen: die elektrische Bahn kann dem Fernsprechbetrieb unbequem werden, kann es nothwendig machen, dass die Fernsprecheinrichtungen technisch so vervollkommnet werden müssen, wie sie eigentlich schon längst sein sollten, aber bisher und weil die Fernsprechanschluss-Inhaber noch still gewesen sind, nicht gemacht worden sind, deshalb darf also nicht gebaut werden!

„Es gibt Leute, welche glauben, die Entdeckung, dass die Erde zur Rückleitung des elektrischen Stromes verwendet werden kann, sei nur für den Telegraphen gemacht. Jeder andere, der dasselbe Naturgesetz für sich verwerthen will, gilt als ein Usurpator Wenn man diesen Herren von der im Fernsprechbetriebe nothwendigen metallischen Rückleitung erzählt, so werden sie böse wie der Stier, dem ein rothes Tuch hingehalten wird.

Wir theilen indessen nicht die Besorgniss, dass die Bewilligung des Telegraphen- und Fernsprechmonopols für das Reich thatsächlich die Entwickelung der elektrotechnischen Industrie schädigen wird. Die Benutzung der Erde als Rückleitung ist kein Monopol und wird es nicht werden, das kann unmöglich in der Gesetzesvorlage liegen sollen. Jedenfalls werden die weiteren Berathungen und namentlich auch die Erörterungen im Handelstage zu allseitig befriedigenden Erklärungen führen und die erregten Gemüther beruhigen. K.

Ueber den Oesterreichischen Zonentarif.

Vortrag Sr. Excellenz des Herrn Alois Freiherrn v. Czedik.

(Fortsetzung aus Nr. 34.)

Es ist selbstverständlich, dass neben der theoretischen Erörterung der Grundlagen des Oesterreichischen Kreuzer- bezw. des Ungarischen Zonentarifes es heute von grösstem Interesse sein muss, einen Ueberblick über die Resultate zu gewinnen, die durch die Tarife nach den beiden Richtungen der Frequenz und der finanziellen Ergebnisse hervorgerufen worden sind.

Was nun die fünfmonatliche Periode des Jahres 1890 betrifft, innerhalb welcher der Ungarische Zonentarif bereits in Wirksamkeit war, so ergibt derselbe eine Frequenzsteigerung von 3 203 388 Personen, d. i. von 134,5 %.

Auf Grund des Oesterreichischen Kreuzer-Zonentarifes sind in der Periode vom 16. Juni bis 31. Dezember 1890 gegen die gleiche Periode des Jahres 1889 5 299 177 Personen mehr gefahren, wonach sich die procentuale Zunahme mit 43,86 ergibt. Dabei darf nicht unberücksichtigt gelassen werden, dass bei den Oesterreichischen Staatsbahnen bereits die 1882 er Preisreduzirung eine Vermehrung der Frequenz von 25 %, im ganzen, von 43 % in der Strecke Wien-St. Pölten und von 51,3 % in dem ersten Rechnungsjahre 1883 gegen 1881 hervorgerufen hat. Ein vollständiger Vergleich rücksichtlich der Frequenz zwischen Ungarn und Oesterreich kann auch deshalb nicht gemacht werden, weil in Ungarn der Verkehr in der korrespondirenden Periode August bis Dezember 1888 beträchtlich gesunken war. Inwiefern der Ungarische Modus, die Fernzonen bis 225 km im Preise höher zu halten, als die Oesterreichischen entsprechenden Tarifsätze, dagegen die Reisenden über 225 km auf Grund eines Portosatzes zu begünstigen, geeignet ist, auf die Frequenzsteigerung einzuwirken, mag aus nachfolgenden Ziffern hervorgehen. Im Nahverkehr, d. h. innerhalb von je 2 Nachbarstationen, ist der Verkehr in dem Maasse gestiegen, dass derselbe 56,7 % des Gesammtverkehrs in Anspruch nahm; ferner sind beispielsweise in der II. Fernzone (20—40 km) 400 391, in der III. (41—55 km) 544 265, dagegen in der VIII. bis einschl. XII. Zone (116–130 km), d. i. in 5 Zonen zusammen nur 403 312 Reisende gewesen. Von der Begünstigung des Portosatzes über 225 km hinaus haben nur 230 802 Personen, d. i. 4 %, Gebrauch gemacht.

Bei den Oesterreichischen Staatsbahnen hat sich nachfolgendes Verhältniss ergeben: Die Anzahl der Reisenden hat sich nach den alten Taxen im Jahre 1889 vertheilt: für 1—20 km mit 59,71 %, 21—65 km mit 26,22 %, 66—200 km mit 10,97 %, endlich für 201 bis einschl. 1 000 km mit 3,1 %.

Dem entgegen stellte sich der Verkehr in der Periode vom 16. Juni bis 31. Dezember 1880 nach dem Zonensystem in der I. und II. Zone (20 km) auf 59,69, in der III. bis VI. Zone (21 — 65 km) auf 26,68, in der VII. bis XII. Zone (66 — 200 km) auf 10,48 und in der XIII. bis XXVIII. Zone (201—1 000 km) auf 3,15 %. Es kann demnach die Folgerung gezogen werden, dass der Oesterreichische Nahverkehr innerhalb 20 km einen prozentual grösseren Antheil in Anspruch nimmt und dass der Verkehr über 200 bezw. 225 km in Oesterreich zwar um etwas geringer in diesem Zeitabschnitte gewesen ist, als in Ungarn, dass er jedoch infolge des Zonentarifes gegen die korrespondirende Periode des Vorjahres nicht nur nicht zurückgegangen ist, sondern sich um etwas gebessert hat. Der letztere Umstand ist um so mehr zu berücksichtigen, als die Fernreisen im Jahre 1889 durch die Pariser Ausstellung wesentlich begünstigt waren. In den mittleren Strecken haben sich in Oesterreich nur kleine Verschiebungen ergeben, und zwar in der III. bis VI. Zone (21—65 km) hat eine Zunahme von 0,44, dagegen in der VII. bis XII. Zone (66—200 km) eine Abnahme von 0,49 % stattgefunden.

Wenn sonach aus diesen Frequenzziffern eine Folgerung bereits gezogen werden darf, so bestünde sie darin, dass der in Oesterreich durch das Zonensystem wesentlich begünstigte Nahverkehr in der That diese Berücksichtigung verdient, und dass derselbe auch wirklich steigerungsfähig ist, wie dies ja auch anderweite Erfahrungen beweisen, wonach z. B. auf der Metropolitan Railway in London allein 40 % des gesammten Englischen Verkehrs abgewickelt worden sind.

Eine Betrachtung, die sich unmittelbar an die Frequenzziffern anzuschliessen hat, ist diejenige, inwiefern eine Verringerung oder Vermehrung der zurückgelegten Kilometer stattfand. In dieser Beziehung ist nun zu konstatiren, dass im Jahre 1890 1 012 974 659 Personenkm gegen 776 359 882 im Jahre 1889 überhaupt und für das Betriebskilometer 1890 165 651 gegen 1889 128 506 Personenkilometer zurückgelegt worden sind, sowie dass ungeachtet dieser grossen Zunahme gleichwohl die auf jeden Reisenden statistisch entfallende Weglänge nicht gesunken, sondern von 38,46 auf 38,85 km gestiegen ist.

Betreffs der Ausnutzung der Sitzplätze bin ich in der Lage, nachfolgende Daten anzugeben: Während noch im Jahre 1889 die Ausnutzung der Sitzplätze 21,6 % betragen hat, ist dieselbe durch die Frequenzsteigerung im Durchschnitte beider Semester des Jahres 1890 auf 24,53 % gestiegen, und zwar betrug dieselbe im ersten Semester 17,67 und im zweiten Semester 29,51 %. Für ein ganzes Rechnungsjahr kann bei Bestand des Kreuzer-Zonentarifes eine Besserung der Sitzplatzausnutzung von etwa 10 % erwartet werden.

Gegenüber den übertriebenen Erwartungen, die von den Anhängern des Personen-Portotarifes gerade in dieser Beziehung gehegt werden, muss aufmerksam gemacht werden, dass eine wesentliche Besserung dieses Ausnutzungsprozentes und insbesondere bis zu der geträumten Höhe absolut ausgeschlossen ist, nachdem die Züge je nach der Tages- und Jahreszeit immer sehr verschieden ausgenutzt sein werden und vorzüglich die zahlreichen Leertouren, welche gerade zur Bewälti-

gung des Massenverkehrs erforderlich sind, hierbei wesentlich ins Gewicht fallen.

Was nun das finanzielle Ergebniss betrifft, so erlaube ich mir folgendes mitzutheilen: Es ist sehr schwer, hier schon zur Stunde den Vergleich zu ziehen. Wir können genau sagen, wie wir in Oesterreich stehen, aber der Vergleich mit Ungarn ist durch folgende Umstände erschwert. Vom Jahre 1890 wissen wir keine Daten, welche zu einem Vergleiche dienen könnten, da ein amtlicher Bericht der Ungarischen Staatsbahnen noch nicht vorliegt. Wir müssen also auf eine Periode zurückgehen, für welche ein solcher Bericht vorhanden ist, d. i. auf das Jahr 1889, in welchem die Ungarn mit 1. August den Zonentarif einführten. Es werden dann aber zwei ungleiche Jahre mit einander verglichen, für Ungarn 1889 mit 5 Monaten und für Oesterreich 1890 mit 6½ Monaten, eine Ungleichheit, der man derzeit nicht ausweichen kann. Nun kommt aber dazu, dass diese Jahre nicht gleichwerthig sind. In Ungarn hatte das Jahr 1888 sowie 1887, wie ich bereits die Ehre hatte zu zeigen, einen auffälligen Rückgang des Personenverkehres. Deshalb ist das Jahr 1889 im Vergleiche mit dem Jahre 1888 ausserordentlich gut. In Oesterreich muss das Jahr 1890 mit dem Jahre 1889 verglichen werden. Das Jahr 1889 war in Oesterreich, speziell für die westlichen Linien, ein ausserordentlich gutes. Damals hat die Pariser Weltausstellung, dies wird im Geschäftsberichte für 1890, pag. VIII, ausdrücklich erklärt — einen bedeutenden, mit einer Million berechneten Ueberschuss an Einnahmen geliefert und es ist geradezu vorhergesagt worden, dass dies im Jahre 1890 abgehen wird. Wenn also hier die Jahre 1889 und 1890 verglichen werden, so liegt ein Verhältniss vor, welches in demselben Maasse ungünstiger ist, in welchem der Vergleich für Ungarn sich günstiger stellt. Um jedoch einen Vergleich machen zu können, muss man gleichwohl diese zwei Perioden aufstellen. Danach ergeben sich nachfolgende Daten.

In Ungarn sind im zweiten Semester 1889 — 1. August bis Dezember — die Einnahmen gegen das Jahr 1888 um 21 %, nämlich um 727 607 fl. gestiegen. Wenn die Transportsteuer derzeit nicht mehr bestände, oder wenn dieselbe nicht, wie in Oesterreich die nach wie vor zu entrichtenden Stempelgebühren, von den Transporteinnahmen in Abzug gebracht, sondern bei den Ausgaben in Rechnung gestellt würde, dann müsste allerdings eine Korrektur dieser Ziffer eintreten. Da aber etwas Bestimmtes hierüber nicht bekannt ist, wollen wir dieselben hier als reine Mehreinnahmeziffern betrachten.

Wir haben seinerzeit den Antrag auf Einführung der Reform in der vollen Ueberzeugung gestellt, dass es nicht möglich sein wird, hier Mindereinnahmen zu vermeiden. Dieselbe ist auch thatsächlich eingetreten mit dem Betrage von 14 767 fl. bei einer Einnahme aus dem Personentransporte von über 14 Millionen. Allein auch dieses Resultat stellt sich nur heraus mit Berücksichtigung des früher erwähnten Ausfalles der Einnahmen infolge der Pariser Weltausstellung.

Wenn wir diesen Personentarif nicht eingeführt hätten, so hätte das ganze Minus der Pariser Weltausstellung das Jahr 1890 zu tragen gehabt. Im Geschäftsberichte für 1880 war, wie erwähnt, die Summe von 1 Million angenommen. Wir haben nun berechnet, was im Jahre 1890 weniger im Auslandsverkehr eingenommen worden ist als im Jahre 1889 und dieses Minus beträgt 389 630 fl. Wir hatten aber auch noch einen anderen Verlust im Jahre 1890, den wir im Jahre 1889 nicht kannten. Es ist nationalökonomisch ausserordentlich erfreulich, dass das Agio zurückgegangen ist, aber die Bahn, die es trifft, hat die mindere Einnahme, und diese betrug im zweiten Semester 114 950 fl. Wir haben demnach im ganzen rund 500 000 fl. Mindereinnahme vom Auslandverkehr und aus dem Agio. Es hat sich also, ich darf wohl sagen, das sehr erfreuliche Resultat herausgestellt, dass unsere Befürchtungen, wir würden im ersten Jahre weniger einnehmen, nicht eingetroffen sind; das wirklich eingetretene Minus ist sehr unbedeutend und darauf, dass der ganze Ausfall der Pariser Weltausstellung wettgemacht ist, muss ich allerdings vom administrativen Standpunkte einen grossen Werth legen. Wie sehr die Ausstellung hierbei entscheidend ist, sieht man am besten, wenn man das zweite Semester 1890 mit dem zweiten Semester 1888 vergleicht. Legen wir diese Basis zugrunde, so haben wir ohne Rücksicht auf den Verlust aus dem Goldagio 1890 gegen 1889 eine Mehreinnahme von 780 000 fl.

(Schluss folgt.)

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1889/90.

Von der, im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands ist der, das Betriebsjahr 1889/90 behandelnde X. Band zugleich mit dem IX. Bande der „Uebersichtlichen Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik“ vor kurzem erschienen.*)

Im allgemeinen ist das Werk nach denselben Gesichtspunkten wie in den vorhergehenden Jahren bearbeitet; nur in drei Tabellen sind einzelne neue Spalten eingestellt und in der die Unfälle betreffenden Tabelle 31 ist eine geringe Abänderung in der Gruppirung des Stoffes zur Durchführung gebracht worden.

Der Umstand, dass mit der Ausgabe des Hauptwerkes das erste Jahrzehnt des Erscheinens der Deutschen Eisenbahnstatistik seinen Abschluss erlangte, hat es, wie im Vorwort hervorgehoben wird, wünschenswerth erscheinen lassen, für die Gesammtheit der Deutschen Eisenbahnen auf einer Reihe von graphischen Darstellungen in übersichtlicher Weise zur Anschauung zu bringen: wie im Laufe des zehnjährigen Zeitraums der Ausbau des Deutschen Eisenbahnnetzes, die Ausrüstung der Bahnen, der Verkehr auf denselben und die finanziellen Ergebnisse sich gestaltet haben.

Diese Darstellungen sind der kleinen Ausgabe der Statistik (Band IX) beigefügt, zugleich mit der alljährlich erscheinenden Uebersichtskarte, welche den Stand der Eisenbahnen Deutschlands in dem in Frage kommenden Betriebsjahre (unter Zugrundelegung der Betriebslängen) veranschaulicht. Es sind dies zunächst 2 historische Karten (Tafel 1 und 2), auf welchen die in den einzelnen Kalenderjahren 1881—1885 bezw. 1886 bis 1890 eröffneten neuen Eisenbahnlinien durch besondere Farben kenntlich gemacht werden. Diese beiden Karten bilden zugleich eine Fortsetzung der dem I. Bande des Hauptwerkes der Statistik beigegebenen Karten (Tafel 1—4), auf welchen die Entwickelung des Deutschen Eisenbahnnetzes von seinen Anfängen bis zum Ende des Jahres 1880 in fünfjährigen Perioden zur Anschauung gebracht wird. Auf den übrigen Tafeln (4 bis 18) werden verschiedene wichtigere Gesammtergebnisse der Deutschen Eisenbahnen für die einzelnen Betriebsjahre 1880/81 bis 1889/90 anschaulich gemacht. Ferner erwähnen wir noch, dass bei der Abfassung des IX. Bandes der „Uebersichtlichen Zusammenstellung“ diesmal, wie auch für die Folge, von dem bisherigen Brauch, stets die Ergebnisse zweier Betriebsjahre neben einander aufzuführen, Abstand genommen worden ist.

Die Statistik umfasst — abgesehen von den später besonders zu erörternden Schmalspurbahnen — an vollspurigen Hauptbahnen und vollspurigen Bahnen untergeordneter Bedeutung 12 Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen, unter denen die 11 Preussischen Eisenbahn-Direktionsbezirke, sowie die auf Rechnung des Mecklenburg-Schwerinschen Staates verwalteten Eisenbahnen (Mecklenburgische Friedrich Franz-, Gnoien-Teterower, Güstrow-Plauer und Wismar-Rostocker Eisenbahn) als je eine Verwaltung gerechnet sind; ferner 6 Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 59 Privatbahnen unter eigener Verwaltung, insgesammt somit 77 Bahnverwaltungen. Obwohl nun im Laufe des Betriebsjahres 2 weitere Privatbahnen unter eigener Verwaltung (die Murnau-Garmisch-Partenkirchener, 25,05 km, eröffnet am 25. Juli 1889 und die Oberdorf b. B.-Füssener Eisenbahn, 30,5 km, eröffnet am 1. Juni 1889) dem Deutschen Eisenbahnnetze hinzugetreten sind, hat sich — infolge der Uebernahme der voraufgeführten vier Mecklenburgischen Bahnen in die Verwaltung des Mecklenburg-Schwerinschen Staates — die

*) Berlin 1890. Gedruckt und im Vertrieb der Königlichen Hofbuchhandlung und Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, SW. Kochstrasse 68—70.

Anzahl der Privatbahnen unter **eigener** Verwaltung um zwei vermindert. Die Anzahl der Staats- und auf Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen ist, da die Friedrichrodaer Eisenbahn als selbständige Verwaltung ausgeschieden, dagegen die Mecklenburg-Schwerinsche Staatsverwaltung mit ihren Bahnlinien zugetreten ist — die gleiche geblieben.

Die **Eigenthumslänge** der Deutschen Eisenbahnen, mit Ausschluss der Schmalspurbahnen, belief sich am Ende des Berichtsjahres auf 40 982 km gegen 40 083 km im Vorjahre; dieselbe hat sich somit um 899 km oder 2,24 % der damaligen Länge vergrössert, und zwar entfallen von der Gesammtlänge 31 105 (30 972*) km auf die Hauptbahnen und 9 876 (9 110) km auf die Bahnen untergeordneter Bedeutung. Die ersteren haben somit einen Zuwachs von 113 km oder 0,43 %, die letzteren dagegen einen solchen von 766 km oder 8,41 % erfahren. Auf die Staatsbahnen vertheilt sich die vorangegebene Eigenthumslänge mit 36 584 (35 230) km oder 89,3 (87,9) % und auf die Privatbahnen mit 4 397 (4 853) km oder 10,7 (12,1) %.

Von der gesammten Eigenthumslänge sind 28 515 km = 69,58 % eingeleisig, 12 400 km = 30,26 % zweigeleisig, 44 km = 0,11 % dreigeleisig und 23 km = 0,05 % viergeleisig.

Die **Betriebslänge** (bei Abrechnung der verpachteten und Zurechnung der gepachteten und der im Mitbetriebe befindlichen Strecken zu der Eigenthumslänge und zwar letztere bei **jeder** der betreffenden Verwaltungen) betrug insgesammt 41 221 (40 295) km. Davon dienten 40 464 km dem Personen- und Güterverkehr, während 94 km ausschliesslich für den Personen- und 662 km ausschliesslich für den Güterverkehr benutzt wurden.

Bezüglich der Ausstattung der einzelnen Landestheile mit vollspurigen Eisenbahnen ist zu bemerken, dass unter den betheiligten 26 Deutschen Bundesstaaten die Eigenthumslänge der Bahnen im Betriebsjahre bei 13 — Baden, Hessen, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg, Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Waldeck, Reuss ältere Linie, Reuss jüngere Linie, Schaumburg-Lippe, Lippe, Lübeck und Hamburg — gänzlich bezw. fast ganz unverändert geblieben ist, während bei den übrigen Staaten eine Vergrösserung des Bahnnetzes stattgefunden hat. Die grösste Zunahme — von 23 976 auf 24 612 km, also um 636 km — entfällt auf Preussen, während Mecklenburg-Schwerin, dessen Eisenbahnnetz von 889 auf 979 km stieg, die grösste **prozentuale** Vermehrung, nämlich 10,14 %, aufweist.

Hinsichtlich der **Ausstattung der Deutschen Staatsgebiete mit vollspurigen Eisenbahnen** sei erwähnt, dass dieselbe im Gesammtdurchschnitt von 7,40 auf 7,57 km auf je 100 qkm Grundfläche und von 8,33 auf 8,44 km auf je 10 000 Einwohner stieg. Aus der folgenden Uebersicht ist ersichtlich, wie viel Kilometer vollspurige Eisenbahn auf die einzelnen Bundesstaaten entfallen:

Lauf. Nr.	Staat	Kilometer Eisenbahn				
		überhaupt	auf je 100 qkm Grundfläche		auf je 10 000 Einwohner	
		1889/90	1888/89	1889/90	1888/89	1889/90
1	Elsass-Lothringen	1 326	9,09	9,14	8,40	8,43
2	Preussen	24 684	6,90	7,09	8,27	8,39
3	Bayern	5 407	7,04	7,13	9,71	9,76
4	Sachsen	2 181	14,24	14,55	6,45	6,49
5	Württemberg . .	1 486	7,49	7,62	7,21	7,32
6	Baden	1 402	9,29	9,29	8,64	8,60
7	Hessen	913	11,88	11,88	9,38	9,32
8	Mecklenburg-Schwerin . . .	979	6,68	7,36	15,28	16,74
9	Sachsen-Weimar .	315	8,66	8,77	9,74	9,78
10	Mecklenburg-Strelitz	182	6,22	6,22	18,35	18,26
11	Oldenburg . . .	399	6,21	6,21	11,47	11,37
12	Braunschweig . .	438	11,57	11,86	11,03	11,14
13	Sachsen-Meiningen . .	198	7,93	8,04	8,86	8,87
14	„ Altenburg . .	172	12,44	13,02	9,95	10,28
15	„ Coburg-Gotha	191	8,93	9,79	8,61	9,35
16	Anhalt	251	10,54	10,70	9,57	9,55
17	Schwarzburg-Rudolstadt . .	30	3,22	3,22	3,52	3,48
18	„ Sondershausen	79	9,12	9,12	10,44	10,35
19	Waldeck	10	0,88	0,88	1,73	1,72
20	Reuss ältere Linie	35	11,17	11,17	6,01	5,88
21	„ jüngere „	57	6,90	6,90	4,92	4,83
22	Schaumburg-Lippe	24	7,16	7,16	6,33	6,25
23	Lippe	29	2,41	2,41	2,31	2,29
24	Lübeck	47	15,75	15,75	6,75	6,63
25	Bremen	46	17,60	18,13	2,65	2,70
26	Hamburg	38	9,25	9,25	0,69	0,68

Es bewegte sich hiernach im Betriebsjahre 1889/90 die Ausstattung der verschiedenen Bundesstaaten mit vollspurigen Eisenbahnen hinsichtlich der Grundfläche zwischen 18,13 km (bei Bremen) und 0,88 km (bei Waldeck) und hinsichtlich der Einwohnerzahl zwischen 18,26 km (bei Mecklenburg-Strelitz) und 0,68 km (bei Hamburg).

(Schluss folgt.)

*) Die in Klammern stehenden Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die bei der Station Györ (Raab) abzweigende, nach der Güter-Verladestelle Rábaparti rakodóhely (Raabufer Güterexpedition) führende Flügelbahn der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn (1,912 km) ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als **Vereinsbahnstrecke** zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1465 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Umgestaltung des bautechnischen, betriebstechnischen und maschinentechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 1484 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend nähere Bezeichnung der beiden Eisenbahnstationen Tempelhof (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 1502 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr

ist in der Sonnabendsitzung des Reichstages zur dritten Lesung und zur vorbehaltslosen Annahme gelangt. Ueber den Verlauf der zweiten und der dritten Lesung, welche übrigens neue Momente nicht geboten haben, werden wir ausführlicher berichten.

Die im Reichs-Eisenbahnamte unter der Leitung des Geheimen Ober-Regierungsraths Dr. Gerstner stattfindenden Berathungen mit Oesterreichischen und Ungarischen Kommissaren behufs Vereinbarung eines möglichst gleichlautenden Textes der auf der Grundlage des Berner Uebereinkommens auszuarbeitenden beiderseitigen Betriebsreglements nehmen einen durchaus günstigen Verlauf. Ueber das Ergebniss behalten wir uns weitere Berichterstattung vor.

Personentarif-Reform.

Die Handelskammer zu Köln hat sich mit den von ihrer Verkehrskommission gefassten Beschlüssen bezüglich der Reform der Personentarife einverstanden erklärt. Diese Beschlüsse lauten wie folgt: a) Die Kommission erklärt einstimmig, dass eine Reform der Personentarife lediglich in der Richtung der Ermässigung der jetzt bestehenden Sätze erfolgen darf, und zwar muss die Ermässigung vorzugsweise den unteren Klassen zu Gute kommen. b) Die Kommission spricht sich einstimmig gegen die Aufhebung der IV. Wagenklasse aus. c) Die Kommission legt auf die Beibehaltung des Freigepäcks unter der Voraussetzung kein Gewicht, dass ein billiger Gepäck-Frachtsatz zur Erhebung kommt.

Tarifermässigungen.

Der ständige Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths hielt am 24. v. Mts. unter dem Vorsitz des Herrn Ministerialdirektors Brefeld eine Sitzung, in welcher Vorlagen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zur Berathung standen. Der Ausschuss beschloss einstimmig, der Plenarversammlung des Landes-Eisenbahnraths die Befürwortung der Ausdehnung des seit 1. Januar 1890 geltenden Ausnahmetarifs für landwirthschaftliche Rohstoffe auf die Artikel Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Brennholz, Torf, Erze aller Art, Holzkohlen, Torfkohlen zu empfehlen. Dieser Tarif beträgt 2,2 ₰ für das Tonnenkilometer zuzüglich 7 ℳ Abfertigungsgebühr für den Doppelwagen bei Entfernungen bis 350 km; für weitere Entfernungen beginnt ein niedrigerer Tarifsatz von 1,4 ₰. Nach der ministeriellen Vorlage würde zu gleicher Zeit die Beseitigung der Un-

gleichheiten in der Höhe der Abfertigungsgebühren der Tarifklasse a 2 und der Spezialtarife in den westlichen und östlichen Provinzen in Kraft treten. Diese Gleichstellung der Abfertigungsgebühren, welche für die westlichen Provinzen eine Frachtersparniss von etwa 3 Millionen Mark bedeutet, ist vom Landes-Eisenbahnrath früher befürwortet worden. Die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Kalksteine und gebrannten Kalk wurde vom Ausschuss nicht befürwortet. In betreff der zweiten ministeriellen Vorlage, ob und in welchem Umfange weitergehende Frachtermässigungen für Eisenerze als ein öffentliches Verkehrsbedürfniss zu befürworten seien, bejahte, wie der „Berl. Act.“ berichtet, der Ausschuss dieses Bedürfniss einstimmig und dehnte dasselbe auf die Artikel abgerösteter Schwefelkies, Kupfererzabbrände und Eisenschlacken aus. Als Tarifgrundlage beschloss der Ausschuss zu empfehlen, für Entfernungen bis 100 km die Sätze des Rohstoff-Ausnahmetarifs 2,2 ₰ für das Tonnenkilometer und 7 ℳ Abfertigungsgebühr, für die Strecken über 100 km Beginn eines Streckensatzes von 1,5 ₰ für das Tonnenkilometer. Die Beibehaltung des Nothstandtarifs der Lahn-, Sieg- und Dillbezirke wird vorausgesetzt. Die vorstehend erwähnten Frachtermässigungen für Kohlen, Brennholz, Torf usw. werden, soweit nicht ältere billigere Ausnahmetarife bestehen, Geltung behalten. Für die westlichen Provinzen, indem damit zugleich die niedrigere Abfertigungsgebühr in Kraft tritt, betragen bei Entfernungen bis 10 km 2 ℳ für den Doppelwagen, 20—30 km 3 ℳ, 50 km 4 ℳ, 60—350 km 5 ℳ, 400 km 9 ℳ, 500 km 17 ℳ, 600 km 25 ℳ, 700 km 33 ℳ, 800 km 41 ℳ, 900 km 49 ℳ, 1 000 km 57 ℳ, 1 100 km 65 ℳ, 1 200 km 73 ℳ, 1 300 km 81 ℳ, 1 400 km 89 ℳ, 1 500 km 97 ℳ, 1 600 km 105 ℳ, 1 700 km 113 ℳ. Das Vorgehen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten wurde dankend anerkannt. Die in Aussicht gestellten Frachtermässigungen werden insgesammt etwa 15 Millionen Mark betragen. Auf einstimmige Befürwortung des Landes-Eisenbahnraths ist sicher zu rechnen, da derselbe sich schon im Herbst 1890 dafür ausgesprochen hat, und nur der Zeitpunkt der Einführung noch in Frage kam.

Zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr.

Die Rumänische Regierung, welche auf Grund des Artikels IV der auf der Berner Konferenz vom 15. Mai 1886 zwischen dem Deutschen Reich, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz getroffenen Vereinbarungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen diesem Uebereinkommen bereits früher beigetreten ist, hat dem Schweizerischen Bundesrath erklärt, auch den auf derselben Konferenz getroffenen Vereinbarungen über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr beitreten zu wollen.

Da die Vereinbarungen über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen bezüglich des nachträglichen Beitritts solcher Staaten, welche an der Berner Konferenz nicht theilgenommen haben, keine Bestimmungen enthalten, so hat der Schweizerische Bundesrath für den Fall, dass die auf der Konferenz vertreten gewesenen Staaten geneigt sein sollten, mit der Regierung von Rumänien in dieser Hinsicht die gleichen vertraglichen Beziehungen einzugehen, wie hinsichtlich der technischen Einheit im Eisenbahnwesen, sich bereit erklärt, die Vermittelung zu übernehmen, um eine Verständigung in der Angelegenheit herbeizuführen.

Nachdem dem nachträglichen Beitritt der Regierungen von Belgien, Serbien und Griechenland zu den Vereinbarungen über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr bereits zugestimmt worden ist, ist nunmehr nach dem „Reichsanz.“ dem Bundesrath seitens des Reichskanzlers der Antrag unterbreitet worden, sich damit einverstanden erklären zu wollen, dass Rumänien den auf der Berner Konferenz vom 15. Mai 1886 zwischen dem Deutschen Reich, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz getroffenen Vereinbarungen über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr nachträglich beitritt.

Betriebsergebnisse im Monat März d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat März d. J. ergibt für die 67 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 471,42 Kilometer, folgendes: Im Monat März d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 54 Bahnen mit zusammen 32 142,46 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 4 328,96 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende März d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 49 Bahnen mit zusammen 28 182,72 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 8 288,70 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende März d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 ℳ (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 ℳ Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 118,83 km, so dass auf je 1 km 192 375 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende März d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 508 017 829 ℳ (254 121 500 ℳ Stammaktien, 71 507 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 182 389 329 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 2 937,99 km, so dass auf je 1 km 172 913 ℳ entfallen.

Verspätungen im Jahre 1890.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der im Jahre 1890 auf den Deutschen Eisenbahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen vorgekommenen Verspätungen und deren Ursachen betrug die Gesammtlänge der 36 grösseren in Betracht gezogenen Bahnen bezw. Bahnnetze am Ende des Jahres 36 155 km, von denen 11 749 km zweigeleisig waren. Im ganzen wurden zurückgelegt: 1. 162 286 942 Zugkm oder durchschnittlich im Tage 444 622, 2. 3 314 794 556 Achskm oder durchschnittlich im Tage 9 081 629. Von den zurückgelegten Zugkilometern kommen auf jedes Kilometer Bahnlänge im Jahresdurchschnitt 4 548 und von den zurückgelegten Achskilometern 92 904. Von den fahrplanmässigen, zur Personenbeförderung dienenden Zügen verspäteten sich zusammnn 45 806; von diesen Verspätungen wurden jedoch 16 742 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den betreffenden Bahnen nur 29 064 Verspätungen zur Last fallen. Hiervon kommen: auf 1 Million Zugkilometer 179 Verspätungen und auf 1 Million Achskilometer 9 Verspätungen. Infolge der Verspätungen wurden 26 191 Anschlüsse versäumt. Bei 2 Bahnen sind Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. Die 29 064, den betreffenden Bahnen zur Last fallenden Verspätungen sind veranlasst worden in 2 643 Fällen durch Schadhaftwerden der Fahrzeuge, in 308 Fällen durch mangelhaften Zustand der Bahnanlagen, in 11 991 Fällen durch Sperrung der Geleise, in 138 Fällen durch Post- und Steuerabfertigung, in 7 162 Fällen durch starken Verkehr, in 2 949 Fällen durch Rangiren, Umsteigen der Reisenden, Umladen von Reisegepäck und Güter, in 2255 Fällen durch Dampfmangel u. dergl., in 1 402 Fällen durch atmosphärische Einflüsse, in 164 Fällen durch Entgleisungen und Zusammenstösse der betreffenden Züge, in 52 Fällen durch sonstige Betriebsereignisse. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf eine Million Zug- und 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Main-Neckar-Eisenbahn, die Hessische Ludwigsbahn und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, die Hessische Ludwigsbahn und die Main-Neckarbahn an die ungünstigsten Stellen. In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen und Anschlussversäumnisse bei denjenigen Zügen, welche infolge von Schneeverwehungen, Ueberschwemmungen und dergl. ganz oder theilweise ausfielen, unberücksichtigt geblieben. Aus derartigen Ursachen sind 745 Züge ganz und 755 Züge streckenweise ausgefallen, sowie 820 Anschlüsse versäumt worden.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Rückers nach Lewin beauftragt worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Der im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt an der Bahn Berlin-Halle a/S. belegene Rangirbahnhof Tempelhof führt fortan die Bezeichnung „Tempelhof, Rangirbahnhof“ und die zum Bereiche der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin gehörige (Ringbahn-) Station Tempelhof die Bezeichnung „Tempelhof, Ringbahn“.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung eine Dividende von $1^1/_4$ % (gegen $1^1/_2$ % im Vorjahre) vorzuschlagen.

Die auf den 30. d. Mts. einberufene Generalversammlung wird sich auch mit Statutenänderungen zu beschäftigen haben, nach denen eine Direktion als „Vorstand“ im Sinne des Handels-Gesetzbuches an Stelle des gegenwärtigen Verwaltungsrathes eingesetzt wird.

Hessische Ludwigsbahn.

In der am 27. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde die Dividende auf $4^2/_3$ % festgesetzt. Die Zuweisung zum Erneuerungsfonds beträgt 800 000 ℳ, der Beitrag zur Pensionskasse 200 000 ℳ und der Uebertrag auf neue Rechnung 314 744 ℳ. Die Erbauung einer Zweigbahn von Waldhof nach den Fabriken und Sandhofen wurde genehmigt. Von der Verwaltung ist mit Bezug auf die in der Kammer über die Verstaatlichung der Bahn stattgefundenen Verhandlungen eine Denkschrift verfasst worden.

Die Hessische Ludwigsbahn unterbreitete der Regierung ein Projekt, betreffend den Umbau des Wormser Bahnhofs, welches einem vollständigen Neubau gleichzuachten ist und auch die Einmündung der künftigen Sekundärbahnen berücksichtigt, während die Frage der Rheinüberbrückung offen bleibt.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der Generalversammlung vom 28. d. Mts. steht auch die Beschlussfassung über die Deckung des vorhandenen Kapitalbedarfs. Es heisst, dass die Gesellschaft zunächst nur 1½ Millionen Mark bedürfe und dass die Verwaltung eine Ausgabe von Aktien bevorzuge.

Ostpreussische Südbahn.

Am 23. d. Mts. findet die Generalversammlung statt. Auf der Tagesordnung stehen u. a. Anträge von Aktionären, betreffend die Umwandlung der 4½ prozentigen Prioritätsobligationen. Ferner steht zur Berathung der Antrag eines Aktionärs, betreffend die Feststellung der Rücklagen in den Erneuerungsfonds und die ziffermässige Normirung der „vollen Höhe“ desselben.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Die Verwaltung schlägt vor, für 1890 auf die Prioritäts-Stammaktien $3^2/_3$ % Dividende zu vertheilen gegen 4 % in 1889. Die Stammaktien erhalten keine Dividende.

Coblenzer Strasseneisenbahn.

Der Direktion ist die Genehmigung zum Ausbau der Strassenbahn Coblenz-Laubach-Capellen (Stolzenfels) ertheilt worden. Der Betrieb soll mit Pferden, nicht wie ursprünglich beabsichtigt war, mit Dampf ausgeführt werden.

Deutsche Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaft.

Im Jahre 1890 stellten sich die Einnahmen um 24 452 ℳ, aber auch die Ausgaben um 26 730 ℳ höher als im Vorjahre. Als Dividende werden wiederum 5 % vorgeschlagen.

Mecklenburgische Strasseneisenbahn.

Die Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr hat sich in 1890 um 2 314 ℳ erhöht und die gesammten Ausgaben sind 549 ℳ niedriger als im Vorjahre. Der Gewinn von 6 147 Mark gegen 2 972 ℳ im Vorjahre wird absorbirt durch die Abschreibungen im Betrage von 7 952 ℳ; die überschiessenden 1 804 ℳ werden dem Abschreibungs- und Erneuerungskonto entnommen, welches nunmehr einen Bestand von 16 524 ℳ aufweist.

Potsdamer Strasseneisenbahn.

Die Fahreinnahme für 1890 im Betrage von 179 198 ℳ weist ein Mehr von 8 057 ℳ gegen das Vorjahr auf. Befördert wurden 1 502 810 Personen. Die Gesammt-Betriebseinnahme betrug 180 511 ℳ, die Gesammt-Betriebsausgabe 128 786 ℳ, der Reingewinn 51 250 ℳ, wovon 5½ % Dividende mit 41 239 ℳ vertheilt wird.

Bremer Pferdebahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, die Vertheilung einer Dividende von 8 % (gegen 5 % im Vorjahre) in Vorschlag zu bringen.

Grosse Berliner Pferdebahn.

Der langjährige Direktor, Herr G. Dittmann, hat seine Pensionirung nachgesucht und in Herrn Regierungsrath Gustav Köhler, bisher Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg, bereits einen Nachfolger erhalten. Die Direktion der Gesellschaft besteht fortan aus den Herren Regierungsräthen a. D. von Kühlewein und Köhler.

Berliner Pferdebahnentarif.

Bei Berathung des in Nr. 26 S. 252 d. Ztg. mitgetheilten Antrags des Stadtverordneten Vogtherr und Genossen überzeugte sich der von der Stadtverordnetenversammlung eingesetzte Ausschuss, dass die städtischen Behörden nach den mit den Pferdebahngesellschaften geschlossenen Verträgen sich nicht in der Lage befänden, einen Druck nach der gewünschten Richtung hin auf die Gesellschaft auszuüben, dass dies vielmehr nur bei neuen Konzessionsertheilungen der Fall sein könne. Andererseits wurde darauf hingewiesen, dass Berlin von allen Weltstädten die billigsten Pferdebahn-Fahrpreise habe und, wie der Geschäftsbericht der Grossen Berliner Pferdebahngesellschaft ergebe, schon jetzt die bei weitem meisten Fahrgäste nur 10 ₰ zahlen. 76,5 % aller Einnahmen werden durch die 10 Pfennig-Fahrscheine erzielt. Nach den von der Gesellschaft angestellten Berechnungen würde die Einführung eines Durchschnitts-Zehnpfennig-Tarifs in den nächsten Jahren einen Ausfall von 1,5 Millionen Mark verursachen; ausserdem würde der Andrang zu den Wagen ein so gesteigerter werden, dass er mit den vorhandenen Betriebsmitteln nicht bewältigt werden könnte, so dass die Gesellschaft genöthigt sein würde, ihren Fahrpark zu vergrössern und neue Bahnhöfe anzulegen, was nur mit erheblichen Kosten geschehen könnte. Die Gesellschaft hat es deshalb auf eine Anfrage rundweg abgelehnt, einen derartigen Tarif einzuführen.

Italienischer Gesetzentwurf über Tram- und Lokalbahnen.

Dieser Entwurf, welchen der „Monitore“ dem Wortlaut nach veröffentlicht, enthält Abweichungen gegen den Entwurf vom November 1889, welchen wir in Nr. 16 S. 183 fg. Jahrg. 1890 d. Ztg. im Auszug mittheilten, ist indess von dem neuerlichen Kabinetswechsel wenig beeinflusst worden. Die Aenderungen des früheren ministeriellen Vorschlages wurden von dem bezüglichen Kammerausschuss während des verwichenen Jahres beschlossen und sind im Ministerialbericht bei der jetzigen Einbringung motivirt worden. Titel I behandelt in 15 Artikeln die Trambahnen mit mechanischer Zugkraft, Titel II in 27 Artikeln die Nebenbahnen, und in 7 Artikeln sind gemeinsame sowie Uebergangsbestimmungen enthalten.

Bezüglich der Trambahnen wird die Konzession sowie das Recht zur Benutzung von Strassen auf die Dauer von höchstens 40 Jahren beschränkt, die Genehmigung des Betriebes ausschliesslich dem Staat vorbehalten, und die Betriebsführung unmittelbar durch Provinzen oder Gemeinden ausdrücklich untersagt; die Geleise sollen mit geringfügigen Ausnahmen im Strassenkörper liegen und zwar derart, dass für den sonstigen Fuhrwerksverkehr keine Behinderung eintritt, sowie, dass die Fahrzeuge mindestens 80 cm lichter Weite von festen Gegenständen an der Strasse (Häuser, Bäume usw.) entfernt bleiben. Auch die landespolizeiliche Abnahme vor der Betriebseröffnung und die Festsetzung der Wagenbeschaffenheit verbleibt der Regierung, wie dieselbe ferner die Anwendung von Sicherungssignalen anordnet; die Bahnhöfe müssen mit Telegraphen und Sprechapparaten ausgerüstet sein. Die höchste Geschwindigkeit darf allgemein bei Tage 24 km, bei Nacht 18 km in der Stunde nicht übersteigen, während für gefährdete oder schwierige Stellen die Schnelligkeitsgrenze regierungsseitig besonders festgesetzt wird. Die Zusammenstellung der Züge, die Bewachungs- und Fahrbeamten sowie den Tarif bestimmt die Konzessionsurkunde bezw. die Betriebsvorschrift; die Regierung genehmigt die Fahrpläne, überwacht die Betriebsführung, kann diese im Nothfall aufheben, und zieht bei groben Verstössen die Schuldigen zur Rechenschaft. Die an die Staatskasse zu zahlende Abgabe soll 20 L. auf das Jahr und Kilometer nicht übersteigen.

Die Lokalbahnen anlangend, wird deren Anlage durch Königlichen Erlass auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten festgesetzt; sie kann ganz auf eigenem Bahnkörper oder theilweise auf öffentlichen Strassen, jedoch mit getrenntem Unterbau, stattfinden und wird die Konzession im ersteren Falle bis auf 70, in letzterem bis zu 50 Jahren ertheilt. Der Anlage können der Staat einen kilometrischen Zuschuss, betheiligte Provinzen, Gemeinden oder Private Beihilfen — am besten in ähnlicher Form — gewähren. Ueber Zahl und Beschaffenheit des Fahrparkes bestimmen die Konzessionsurkunden, über die Zusammensetzung und Geschwindigkeit der einzelnen Züge an bestimmten Stellen, die Beamtenzahl, die Wärterhäuser und Sicherheitsvorkehrungen die Betriebsverträge. Wenn bei Bahnen auf eigenem Unterbau die Zuggeschwindigkeit 35 km in der Stunde nicht übersteigt, kann die Entfernung der Schienen von Häusern mit Holz- oder Strohdach bis auf 10 m vermindert werden; bei den Bahnen unter völliger oder theilweiser Benutzung der Landstrassen hat der Konzessionsinhaber sämmtliche durch die Herrichtung

der Strassen verursachte Aenderungskosten zu tragen. Mit Beginn der Konzession gehen die staatlichen Eigenthumsrechte an den von der Bahn benutzten Strassen zeitweise auf den Konzessionsinhaber über; die Regierung kann sich durch Sicherheitshinterlegungen seitens desselben gegen Nichterfüllungen sichern. Bei Verfall der Konzession kann der Staat dieselbe anderweitig vergeben oder auch eine neue ertheilen oder ferner auf Kosten des Konzessionars die Strasse in ursprünglicher Art wiederherstellen lassen.

Auf der Landstrasse mit Lokalbahngeleisen muss für den Fuhrwerksverkehr eine Breite von mindestens 5 m freibleiben; über den Abschluss dieses Raumes von den Schienen bestimmt die Konzessionsurkunde nach den besonderen Verhältnissen. Die grösste zulässige Schnelligkeit beträgt 30 km in der Stunde; für bewohnte Orte, Wegeübergänge und völlig gemeinsame Strecken mit gewöhnlichem Fuhrwerksverkehr gelten die gleichen Geschwindigkeitsbestimmungen wie für Trambahnen mit mechanischer Zugkraft. Von den Beamten der Lokalbahnen auf Strassenkörper sind die allgemeinen strassenpolizeilichen Vorschriften strenge zu beobachten. Bei den auf eigenem Unterbau laufenden Nebenbahnen ist dritten Personen das Betreten des Bahnkörpers an anderen als den dazu bezeichneten Stellen auf freier Bahn wie auf den Bahnhöfen unbedingt untersagt; eine Ausnahme hiervon machen die mit besonderer Erlaubniss versehenen Polizei- und sonstigen Beamten.

Aus den gemeinsamen und Uebergangsbestimmungen ist hervorzuheben: Insoweit die zur Verwendung für Lokalbahnen usw. in Aussicht genommenen Strassen das Eigenthum Dritter sind, haben diese das Recht, sich bezüglich der Herrichtung, Instandhaltung oder Wiederherstellung in ähnlicher Weise zu sichern, wie der Staat. Muss infolge von Aenderungen oder Reparaturen des Strassenkörpers der Betrieb zeitweilig unterbrochen werden, hat der Konzessionsinhaber hierfür eine Vergütung nicht zu beanspruchen; dagegen hat er auf eigene Kosten den Strassenkörper unterhalb der Schienenlage und bis zu 50 cm von der Innenschiene ab zu unterhalten, kann auch gegen Entgelt die Unterhaltung des für den gewöhnlichen Fuhrwerksverkehr vorbehaltenen Raumes übernehmen. — Im Falle der Bewerbung anderweitiger Lokal- oder Trambahnen um Mitbenutzung angelegter Strecken kann der Staat nach vorgängiger Prüfung diesen gemeinsamen Gebrauch gestatten und die Vergütung dafür selbst oder durch Schiedsrichter bestimmen. — Beide genannten Arten von Bahnen haben die Beförderung von Briefen und Postpacketen unentgeltlich zu übernehmen und den diese begleitenden Beamten einen von den Reisenden gesonderten Raum anzuweisen; in geeigneten Fällen hat auf Antrag der Postverwaltung einer der Beamten der Bahn unter deren Verantwortlichkeit diesen Dienst, sowie Empfang und Abgabe auf bezeichneten Poststellen wahrzunehmen, und ebenso kann am Zuge ein beweglicher Brief-Sammelkasten angebracht werden.

Diejenigen Lokalbahnen und Tramways mit mechanischer Zugkraft, welche z. Zt. der Veröffentlichung vorliegenden Entwurfes als giltiges Gesetz bereits bestehen, haben nach Maassgabe ihrer Betriebsverträge und der sonstigen maassgebenden Umstände — die Trambahnen binnen 3 Monaten, die Nebenbahnen in Jahresfrist — zu erklären, in welche Bezeichnung sie eingereiht sein wollen. Diese Einreihung erfolgt nach vorgängiger Feststellung durch regierungsseitig zu bestellende Beamte und auf Grund einer besonders aufzunehmenden Verhandlung über Abänderung der bestehenden Konzession. Wo der genannte Zeitraum verstreichen sollte, ohne dass der Konzessionsinhaber seine Wahl getroffen und den bezüglichen Wunsch ausgesprochen haben sollte, wird die Regierung die Festsetzung nach Maassgabe der vorstehenden Bestimmungen vornehmen.

Dem Gesetz werden s. Zt. noch Ausführungsbestimmungen über verschiedene Einzelheiten auf Grund Königlicher Verordnung beigegeben.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Abschluss eines Maschinen-Lieferungsvertrages in Briefform.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Klägerin hat Verträge über Herstellung und Lieferung von Maschinen in Briefen geschlossen. Die beiden Schriftstücke enthielten den abzuschliessenden Vertrag in allen wesentlichen Punkten in wörtlicher Uebereinstimmung; sie wurden derart ausgewechselt, dass jeder das von dem Mitkontrahenten unterzeichnete Exemplar übersandt erhielt, das nur durch Zufügung entsprechender Eingangs- und Schlussätze in Briefform eingekleidet war. Da die Briefform der Feststellung nicht den Zweck verfolgte, die Willensmeinung der Vertragsschliesser herbeizuführen, vielmehr die Absicht auf Errichtung eines Instrumentes ging, welches den förmlichen Vertrag ersetzen sollte, und geeignet war, den Beweis über das zu schliessende Geschäft herzustellen oder zu erleichtern, so ist dies stempelpflichtig nach dem Preussischen Gesetz vom 6. Juni 1884 mit $^1/_3$ des bedungenen Gesammtpreises, zumal in den Urkunden ein besonderer Preis für die Arbeiten nicht ausgeworfen war.“ (Erkenntn. des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 1. November 1886; Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. V. S. 287.)

v. O. **Unterschied zwischen Frachtvertrag und Schleppvertrag.** — Art. 390 ff. Hand.-G.-B. — Aus den Entscheidungsgründen: „Der Schleppvertrag hat einen wesentlich anderen Inhalt als der Frachtvertrag. Während der Frachtführer das Gut übernimmt, während des Transports bewahrt und nach vollendetem Transport abliefert, also neben der Beförderung begriffsmässig die custodia übernimmt, erhält der Schleppschiffer das Gut nicht übergeben, hat er das Gut nicht zu bewahren und nach vollendetem Transport nicht abzuliefern. Er übernimmt lediglich die Fortbewegung des Fahrzeuges. (Erk. des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 23. April 1887; Jurist. Wochenschr. 1887 S. 235.)

v. O. **Eine Unterschlagung im Amte liegt nicht vor, wenn ein Beamter Gelder unterschlägt, welche ihm nur bei Gelegenheit der Ausübung seines Amtes und ohne Beziehung auf die ihm zugewiesene amtliche Thätigkeit übergeben sind.** — § 350 R.-Strf.-G.-Bch. — Aus den Entscheidungsgründen: Der Betriebssekretär D. bestieg in W. ohne Fahrkarte den Eisenbahnzug und bat den Angeklagten, welcher als Schaffner seines Amtes waltete, ihm eine Fahrkarte III. Klasse nach E. zu besorgen. Auf der nächsten Station B. händigte der Angeklagte nach Empfang von 10 *M.* dem D. eine in B. für 3,10 *M.* gelöste Fahrkarte für die Strecke B.—E. und einen Restbetrag von 6,40 *M.* aus. Mit der weiteren Feststellung, dass Angeklagter einen Fahrschein für die Strecke W.—B. überhaupt nicht gelöst, den Restbetrag von 50 ₰ vielmehr unterschlagen, den Geldbetrag von 10 *M.* aber in amtlicher Eigenschaft als Schaffner erhalten hat, ist Angeklagter auf Grund des § 350 R.-Strf.-G.-Bch's verurtheilt worden. Die Revision des Angeklagten behauptet irrige Anwendung dieser Strafbestimmung, weil die Besorgung der Fahrkarte in den Kreis seiner amtlichen Thätigkeit als Schaffner nicht falle, ihm solche Thätigkeit sogar verboten sei und er somit nur aus Gefälligkeit gehandelt, das Geld in amtlicher Eigenschaft nicht empfangen habe. — Dem Angriffe konnte der Erfolg nicht versagt werden. Da das Urtheil jede nähere Begründung unterlässt, weshalb der Beklagte den Betrag von 10 *M.* in amtlicher Eigenschaft erhalten haben soll, so kann nur angenommen werden, dass dieses Thatbestandsmerkmal lediglich aus dem Umstande gefolgert worden, dass Angeklagter, als er das Geld erhielt, als Schaffner funktionirte. Eine derartige Schlussfolgerung würde aber einen Rechtsirrthum nicht ausschliessen. Freilich erfordert § 350 a. a. O. nicht auch die Zuständigkeit des Beamten zur Empfangnahme des Geldes und es ist daher nicht entscheidend, ob der Beamte verpflichtet oder nur berechtigt war, das Geld anzunehmen (Erk. d. R.-Ger. v. 19. Jan. 1880; Entsch. Bd. I S. 153; v. 17. Dezbr. 1879; Entsch. Bd. I S. 124 u. v. 14. April 1880; Rechtspr. Bd. I S. 591.) — Nothwendiges Erforderniss bleibt aber die amtliche Eigenschaft, in der die Gelder übergeben und empfangen sein müssen, und zwar dergestalt, dass wenn der Beamte auch an sich unzuständig war, doch ein unmittelbarer ursächlicher Zusammenhang zwischen der befugten amtlichen Thätigkeit und dem Empfange der Gelder bestehen muss, dass die Hingabe erfolgt in der, wenn auch irrigen Annahme, dass der Empfangende zur Empfangnahme berufen ist. Wenn dagegen die Hingabe des Geldes ohne eine durch die Amtsthätigkeit unmittelbar hervorgerufene Veranlassung erfolgt, wenn das Geld nur überliefert wird gelegentlich der sonstigen Amtsausübung, nicht mit Rücksicht auf die dem Beamten speziell zugewiesene amtliche Thätigkeit, sondern weil derselbe an sich als eine zweckdienliche Persönlichkeit, in seiner Eigenschaft als Beamter überhaupt vielleicht noch besonders vertrauenswürdig erscheint, so kann nicht mehr die Rede davon sein, dass das Geld ihm in seiner amtlichen Eigenschaft übergeben ist. Der Beamte ist dann, wie jede andere Privatperson als Bote, Vermittler, Beauftragter benutzt worden, wie schon die Urtheile des Reichsgerichts vom 3. Juni 1880 (Entsch. Bd. II S. 84) und vom 6. Mai 1881 (Entsch. Bd. IV S. 153) ausgeführt haben. — In dem Amte eines Schaffners bei der Eisenbahn liegt nun keinenfalls die Besorgung der Fahrkarten für die die Eisenbahn benutzenden Personen. Nicht der Angeklagte ferner hatte sich erboten, die Fahrkarte für den Betriebssekretär D. zu beschaffen, und diesen hierdurch vielleicht in den Glauben versetzt, dass er, der Angeklagte, zur Erledigung des Auftrags befugt sei, sondern von D. selbst war das Ersuchen ausgegangen; ausserdem aber weisen die im Sitzungsprotokolle niedergelegten Aussagen des Zeugen D. und des Stationsdiätars K. darauf hin, dass es den Schaffnern untersagt ist, Fahrkarten für die Reisenden zu besorgen und dass sich D. selbst keineswegs in dem Glauben befand, dass der Angeklagte zur Besorgung der Fahrkarte

amtlich befugt sei, dass er gegentheils gewusst hat, dass die erbetene Besorgung dem Angeklagten nicht gestattet war. — Der Vorderrichter wird daher nunmehr zu prüfen haben, ob er diese bisher unberücksichtigt gelassenen Thatsachen für erwiesen ansieht und ob auch dann noch anzunehmen ist, dass der Angeklagte das fragliche Geld „in amtlicher Eigenschaft“ empfangen hat, auch wird ferner zu erwägen sein, ob event. nicht der Thatbestand der Unterschlagung nach § 246 R.-Strf.-G.-Bchs. übrigbleibt.“ (Erk. des I. Strafsenats des Reichsgerichts vom 7. Juli 1890; Entscheid. Bd. XXI S. 51 ff.)

Erkenntniss des Landgerichts.

v. O. Omnibus- (Pferdebahn-) Schaffner (Kondukteur) ist Gewerbe-, nicht Handlungsgehilfe. Aus den Entscheidungsgründen: „Wenn auch die beklagte Omnibus-Aktiengesellschaft unzweifelhaft auf Grund des Art. 208 H.-G.-B.'s als Kaufmann gelten muss, und Kläger in ihrem Handelsgewerbe Hilfsdienste leistete, so sind doch nicht alle Angestellten eines Kaufmannes, sondern nur diejenigen wirkliche Handlungsgehilfen im Sinne des Art. 57 ff. des H.-G.-B.'s, welche demselben in seinem Geschäftsbetriebe ausschliesslich oder doch wesentliche kaufmännische Dienste leisten. Dies ist durch die Rechtsprechung des R.-O.-H.-G. (Bd. XVII. S. 309) und des R. G. (Bd. I S. 268) anerkannt und gleichzeitig ausgesprochen, dass andererseits Personen, welche vorwiegend durch technische Dienstverrichtungen thätig sind, den Vorschriften der R.-Gew.-Ordn. unterstehen. Wenn demgemäss vom R.-O.-H.-G. der Kellner und Oberkellner eines Gastwirths nicht als Handlungsgehilfe, sondern als Gewerbegehilfe angesehen wird, so darf man auch den Omnibusschaffner nicht unter die Handlungsgehilfen zählen. Denn es ist irrthümlich, das Hauptgewicht der Thätigkeit desselben darin zu erblicken, dass er das Fahrgeld der beförderten Personen einkassirt, Fahrscheine ausgibt und seinem Prinzipale durch Führung von Listen über die Geschäfte Rechnung legt; vielmehr gipfeln die Verrichtungen des „Kondukteurs“, wie das schon aus der Bezeichnung hervorgeht, in der technischen Leitung des im Betriebe befindlichen Omnibuswagens, zu welcher gehört, dass er das Zeichen zum Anhalten auf der Fahrt beim Ein- und Aussteigen von Personen gibt, den Passagieren Plätze anweist, eine Ueberfüllung des Wagens verhindert, Betriebsunfälle der Direktion meldet, die rechtzeitige Abfahrt von den Endpunkten kontrolirt usw. Die nebenher erfolgende Ausgabe von Fahrscheinen dürfte ebenso wenig geeignet sein, den Omnibusschaffner zum Handlungsgehilfen zu stempeln, als der Kellner diese Kennzeichnung durch Empfangnahme der Zahlung für bestellte Speisen erhält, zumal diese Thätigkeit keine besondere kaufmännische Fertigkeit erfordert.“ (Erk. der VI. Civilkammer des Landgerichts I. Berlin vom 6. Dezember 1890; Preuss. Verw.-Bl. Bd. XII S. 282.)

Verschiedenes.

Die Deutsche Kontrolwagen-Aktiengesellschaft, Berlin, Nordhafen 5, hat den Betrieb mit ihren Kontroldroschken eröffnet. Die Ausstattung derselben und der Kutscher ähnelt den bisherigen Droschken erster Klasse. Sie unterscheiden sich nur durch die Aufschrift der Firma zu beiden Seiten des Bocks und an der Rückseite des Wagenkastens. Die Einrichtung der Wagen besteht darin, dass auf der Rücklehne des hinteren Sitzes ein Uhrwerk angebracht ist, welches durch ein Triebwerk mit dem linken Hinterrad in Verbindung steht, die durchfahrene Strecke misst und auf dem Zifferblatt den für die Fahrt entfallenden Preis angibt. Die Bewegung des Rades wird auf die Uhr in der Weise übertragen, dass eine Stahlkette ohne Ende zwei Zahnräder verbindet, von denen das eine um die Nabe des Rades, das andere am Wagenkasten befestigt ist. Das letztere Rad überführt die Bewegung auf das im Wagen liegende Rädertriebwerk, welches wieder die Uhr in Thätigkeit setzt. Bei der Benutzung einer Kontroldroschke hat der Fahrgast darauf zu achten, dass das Zifferblatt des Streckenmessers auf Null steht. Nach einer Fahrt von 400 m markirt sich ein Preis von 10 ₰, mithin nach 1 200 m 30 ₰, welche den Mindestpreis einer Fahrt bilden. Es stellt sich sonach der Preis einer Fahrt von 15 Minuten oder Farbenabschnitten des polizeilichen Wegemessers auch auf 60 ₰. Für die Personen, welche das Gefährt warten lassen, hat der Kutscher eine Uhr in der Tasche, welche bei Beginn der Wartezeit vor den Augen des Fahrgastes auf Null gebracht werden muss, die Wartezeit angibt und nach Beendigung derselben durch eine Vorrichtung zum Stehen gebracht wird. Der Preis für ein einstündiges Warten macht 1,50 ℳ, also für 4 Minuten 10 ₰. Die Vortheile dieser neuen Wagen bestehen darin, dass der Fahrgast nur die wirklich durchfahrene Strecke bezahlt, alle Streitigkeiten mit dem Kutscher wegfallen, dass man eine Droschke I. Klasse für den Preis von 30 ₰ für 7,5 Farbenabschnitte benutzen kann und bei Nachtzeit keine Erhöhung des Preises eintritt. Benutzen mehr als 2 Personen die Wagen, so tritt ein Preisaufschlag von 20 % ein. Auch der Fuhrherr ist bei den Kontroldroschken gegen Uebervortheilungen der Kutscher gesichert, weil auf der Rückseite des Streckenmessers der im Laufe des Tages durchfahrene Raum sich zeigt, ebenso auf dem rückwärtigen Zifferblatt der Wartezeituhr die Wartezeit für den ganzen Tag zu erkennen ist.

Personalnachrichten.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der bisherige Gerichtsassessor Johannes Abicht zu Strassburg i. E. ist zum Regierungsrath und Mitgliede der Kaiserlichen Generaldirektion und der Eisenbahn-Baumeister Karl Keller zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor bei der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 23. März d. J. in Nr. 24 dieser Zeitung, betreffend die Eröffnung des Rangirbahnhofs Tempelhof, bringen wir zur allgemeinen Kenntniss, dass höherer Anordnung zufolge künftig der im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt — an der Bahn Berlin-Halle a/S. — belegene Rangirbahnhof Tempelhof die Bezeichnung „Tempelhof, Rangirbahnhof“ und die zum Bereiche der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin gehörige (Ringbahn-) Station Tempelhof die Bezeichnung „Tempelhof, Ringbahn“ zu führen hat.

Berlin, den 28. April 1891. (865)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Niederländischen Centraleisenbahn-Gesellschaft in Utrecht wird die Station Soest vom 1. Juni d. J. ab den Namen „Soest-Soesterberg“ tragen.

Berlin, den 2. Mai 1891. (866)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1891 gelangen direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Trennfeld und Cotttus zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen diese Stationen.

München, den 25. April 1891. (867)

Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der K. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni l. J. gelangt der Nachtrag X zum Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif, Tarifheft III vom 1. April 1879, zur Einführung.

München, den 23. April 1891. (868)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Mai d. J. tritt der XI. Nachtrag zu dem Südwestdeutschen Tarifheft 2 in Kraft, enthaltend u. a. einen neuen Ausnahmetarif (VII) für Wegebaumaterialien unter Aufhebung der seitherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs II für diese Artikel. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die Sätze des Ausnahmetarifs II noch bis zum 10. Juni d. J. in Kraft. — Die Sätze des Ausnahmetarifs VII finden ausserdem Anwendung im Verkehr zwischen den Pfälzischen Stationen Altenglan und Rammelsbach einerseits und den Stationen der unterzeichneten Verwaltung

(Südwestd. Tarifheft 1) andererseits. Unentgeltlich.

Strassburg, den 25. April 1891. (869)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden. Mit 15. Mai 1891 gelangt der Nachtrag III zu den „Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden" zur Einführung, welcher ermässigte Frachtsätze zwischen Dresden-Elbkai einerseits und den Stationen Eger, Franzensbad, Hof, Voitersreuth und Klingenthal loco bezw. trans. andererseits enthält und durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung hierselbst (Strehlenerstrasse) zu beziehen ist.

Dresden, am 30. April 1891. (870)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. In den im Tarife vom 1. Januar 1891 enthaltenen Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter werden vom 1. Mai d. J. ab die Artikel „Cigarrenkistchen und Cigarrenkistenbretter, auch gebeizt" aufgenommen. Ferner erhält die Bestimmung über die Anwendung des Ausnahmetarifs eine anderweite Fassung, worüber näheres bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren ist.

Köln, den 1. Mai 1891. (871)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehre Elberfeld-, Frankfurt a/M.-, Hannover-, Köln linksrh.-, Köln rechtsrh.- und Magdeburg-Erfurt, sowie Norddeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 10. Mai d. J. wird die Station Plagwitz-Lindenau Preuss. Staatsbahn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt in den in den obengenannten Verkehren bestehenden Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen einbezogen.

Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Erfurt, den 1. Mai 1891. (872)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 15. Mai 1891 treten im Südostpreussischen Verbande für den Verkehr zwischen Marggrabowa und Bartenstein, Lötzen, Pr. Eylau, Rastenburg, sowie zwischen Lichtenberg-Friedrichsfelde und Grajewo, Lyck, Prostken direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 28. April 1891. (873)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Vom 8. d. Mts. können Eisenbahnfahrzeuge von den Stationen Linden (Fischerhof) und Linden (Küchengarten) des Direktionsbezirks Hannover nach den Stationen Bodenbach und Tetschen der Sächsischen Staatsbahnen direkt abgefertigt werden.

Ueber die Höhe der betreffenden Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, den 1. Mai 1891. (874)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. Mai l. J. tritt für die Beförderung von Holz des Spezialtarifs III in Wagenladungen von 10000 kg zwischen Thiengen und Augst ein Frachtsatz von 51 Cts. für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 30. April 1891. (875)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. ist zum Tarifheft III A Verkehr Badische Bahn — Vereinigte Schweizerbahnen) der X. Nachtrag — neue Frachtsätze für Rorschach enthaltend — und zum Tarifheft III C (Verkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der Main-Neckarbahn mit den Vereinigten Schweizerbahnen) der V. Nachtrag — enthaltend neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Friedrichsfeld M. N. B. und Wald V. S. B. — erschienen.

Beide Nachträge können von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 30. April 1891. (876)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Getreideverkehr. Am 20. Mai l. J. tritt der Nachtrag III zum Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarif, Theil III Heft 4 in Kraft.

München, den 25. April 1891. (877)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Zum Spezial-Exporttarif für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser, gültig vom 27/15. September 1889 wird vom 13/1. Mai cr. ab der Nachtrag I, enthaltend Frachtsätze von Stationen der Strecke Kasatin-Uman eingeführt. Exemplare desselben sind bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Die Direktion (878J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Mitteldeutscher, sowie Norddeutsch-Schweizerischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. Juni d. J. treten:

a) die sämmtlichen in den Mitteldeutschen Güter-Tarifheften Nr. 6 und 7, sowie in deren Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Güterverkehr nach und von den Stationen Romanshorn und Rorschach,

b) für den Güterverkehr zwischen den Stationen Halle, Delitzsch, Eilenburg und nördlich davon gelegenen Stationen einerseits und den Schweizerischen Stationen Münsterlingen, Frauenfeld, Wil, Winterthur und Ziegelbrücke, sowie den westlich hiervon belegenen Stationen andererseits für die Stationsverbindung Lindau transit-Leipzig Thüringer Bahnhof transit im August 1887 beziehungsweise Februar 1890 eingeführten Reexpeditionstaxen

ausser Kraft. Soweit die Mitteldeutschen Verbandsstationen nördlich von Frankfurt a/M. in den Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarif (Heft Nr. 5, erste Abtheilung) vom 1. Juni d. J. Aufnahme finden, werden die Frachtsätze zu a durch diejenigen dieses letzteren Tarifs ersetzt, soweit dagegen eine solche Aufnahme nicht erfolgt, werden die in Rede stehenden Sätze ohne jeden Ersatz beseitigt.

Erfurt, den 2. Mai 1891. (879)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-Pfälzischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Rheinböller Hütte in den Ausnahmetarif Nr. 3 für bestimmte Stückgüter (Metalle, Metall- und Holzwaaren) mit den um 0,03 ℳ pro 100 kg erhöhten Sätzen der Station Stromberger Neuhütte aufgenommen.

Köln, den 30. April 1891. (880)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr. Für Tabak roh, Tabakblätter, Tabakschrot und Tabakabfälle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Brody	478 ₰
„ Jaroslau	367 „
„ Lemberg	439 „
„ Podwoloczyska	510 „
„ Przemysl	386 „
„ Tarnopol	494 „
„ Tarnow	295 „
„ Zloczow	473 „
„ Czernowitz	562 „
„ Czortkow	552 „
„ Monasterczyska	521 „
„ Stanislau	495 „
„ Zablotow	536 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Brody	473 ₰
„ Jaroslau	362 „
„ Lemberg	434 „
„ Podwoloczyska	505 „
„ Przemysl	381 „
„ Tarnopol	489 „
„ Tarnow	290 „
„ Zloczow	468 „
„ Czernowitz	557 „
„ Czortkow	547 „
„ Monasterczyska	516 „
„ Stanislau	490 „
„ Zablotow	531 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Brody	525 ₰
„ Jaroslau	414 „
„ Lemberg	486 „
„ Podwoloczyska	557 „
„ Przemysl	433 „
„ Tarnopol	541 „
„ Tarnow	342 „
„ Zloczow	520 „
„ Czernowitz	609 „
„ Czortkow	599 „
„ Monasterczyska	568 „
„ Stanislau	542 „
„ Zablotow	583 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 29. April 1891. (881)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für
1. Eisen und Stahl des Ausnahmetarifes 6 I,
2. „ „ „ „ „ 6 II

des Elbeumschlagstarifes" für Oesterreich vom 1. Februar 1891 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Zwischen		bei Aufgabe in jeder Menge	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Laube, Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz und Leoben	1.	324 ₰	250 ₰	250 ₰
	2.	324 „	250 „	250 „
Schönpriesen-Umschlag und Leoben	1.	317 „	245 „	245 „
	2.	317 „	245 „	245 „
Dresden-Elbkai und Leoben	1.	— „	290 „	288 „
	2.	— „	290 „	279 „
Aussig-Landungsplatz und Leoben	1.	317 „	248 „	248 „
	2.	317 „	248 „	248 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr pro 100 kg, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz bei Aufgabe in jeder Menge 10 ₰ und bei Aufgabe von 5 000 oder 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, im Mai 1891. (882)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Rumän.-Galiz.-Danziger Güterverkehr via Granica - Mlawa. Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehre mit den Rumänischen Stationen. Mit Gültigkeit vom 3/15. Juni a/n. St. 1891 werden die im Tarife für den Rumän.-Galiz.-Danziger Güterverkehr via Granica - Mlawa vom 5/17. Januar a/n. St. 1891 enthaltenen Frachtsätze rücksichtlich des Verkehres mit Stationen der Rumänischen Eisenbahnen ausser Kraft gesetzt und bleibt somit der genannte Tarif nur für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn und K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn einerseits und Illowo / Mlawa transito andererseits in Wirksamkeit.

Wien, am 28. April 1891. (883)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

3. Verdingungen.

Verdingung der Anlieferung von:
1. 950 Fässern bezw. 2 850 Säcken Portland-Cement,
2. 35 640 kg 0,4 m bezw. 0,5 m und 0,6 m weiten gusseisernen Muffenrohren und
3. 163 lfd. m 0,3 m bezw. 0,4 m und 0,5 m weiten Thon- oder Cementrohren,

zur Herstellung von Durchlässen und Brücken der Eisenbahn - Neubaustrecke von Niederwalgern nach Weidenhausen. Termin:

Freitag, den 15. Mai 1891, Vormittags

10 Uhr für die Lieferung unter 1,
11 Uhr für die Lieferung unter 2 und
12 Uhr für die Lieferung unter 3 im Amtszimmer des Abtheilungs - Baumeisters Hentzen in Gladenbach (Regierungsbezirk Wiesbaden). Zeichnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 70 ₰ für jede der unter 1, 2 und 3 aufgeführten Lieferungen von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 29. April 1891. (884)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Drahtzugschranken. Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 23 Drahtzugschranken-Anlagen wird hiermit ausgeschrieben. Ausschreibungsunterlagen sind in unserem technischen Büreau hier, Empfangsgebäude des Oderthorbahnhofs, einzusehen, auch von unserer Kanzlei ebendaselbst gegen porto- und abtragfreie Einsendung von 1 *M.* nicht postfrei zu beziehen.

Versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis Sonnabend, den 16. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Breslau, im April 1891. (885)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz).

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 36. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . [illegible] Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 9. Mai 1891.

Inhalt:

Versuchte und unversuchte Mittel gegen Wagenmangel.

In Ermangelung eines unfehlbaren Radikalmittels gegen die Saisonausbrüche der schleichenden Krankheit des Wagenmangels hat sich im Bereiche des Preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes nach und nach ein nach einheitlichen Grundsätzen geregeltes System mehr oder minder anschlagender Hilfsmaassregeln herausgebildet, dessen Wirksamkeit dem bisherigen Durchschnittsbedürfniss im allgemeinen entsprochen hat.

Zunächst hat man — angesichts der alljährlich fast mit mathematischer Regelmässigkeit eintretenden, zeitlich mit der Hochfluth des Lastverkehrs zusammenfallenden Perioden des Mangels an Güterwagen der verschiedenen Hauptgattungen — zu gleich regelmässiger Durchführung ein für allemal besondere Vorkehrungen vorbeugenden Charakters vereinbart, die sich beziehen auf entsprechende Bekanntmachungen und Verhandlungen mit den Verkehrsinteressenten, auf Einschränkungen in der Anfuhr von Dienstgut, auf Umwandlung von Güterwagen, die vermöge ihrer Einrichtung eine wechselnde Verwendung zulassen und auf zweckentsprechende Festsetzung bezw. Verschiebung der Termine für die Wagenrevisionen.

Machen sich Anzeichen eines drohenden Wagenmangels bemerkbar, so treten — dank der einheitlich gehandhabten Verbandsnormen — überall weitere verschärfte Bekämpfungsmaassnahmen gleichsam automatisch in Wirksamkeit. Sie betreffen im wesentlichen die Beschleunigung der Kleinreparaturen und der Wagendesinfektion, die Heranziehung von Fahrzeugen fremder Verwaltungen und von eigenen Arbeitswagen, die Einlegung von Bedarfszügen, die Einführung bezw. Vermehrung des Nachtdienstes, die weitere Einschränkung des Dienstgutverkehrs, endlich — zu weitgehendster Förderung des Wagenumlaufs — zahlreiche Ausnahmebestimmungen im Dispositions-, Expeditions- und Meldewesen. Ein gut organisirter Kontroldienst verbürgt zugleich die gewissenhafte Durchführung dieser Schnelllebigkeits-Maassregeln.

In den kritischen Tagen erster Ordnung, d. h. bei dringender Wagennoth werden die letzten regulären Reserven für den Kampf mobil gemacht. Zu den äussersten Kampfmitteln zählt in erster Linie die Verkürzung der Ladefristen, eine meist nicht zu umgehende Rücksichtslosigkeit gegen die Transportnehmer, zu der man sich selbst in Dringlichkeitsfällen nur schwer entschliesst, obwohl dieses heute als äusserst lästig empfundene Nothverfahren noch vor $1^1/_2$ Jahrzehnten in Deutschland die allgemeine Regel bildete. Der Dienstgutverkehr wird selbstverständlich in gleicher Weise von dieser Maassregel getroffen. Zur Milderung des Nothstandes wird ferner die Ausnutzung fremder Wagen über die reglementsmässig gestatteten Zeitgrenzen hinaus (unter Zahlung der Strafmiethe) zugelassen und der Nothbehelf einer provisorischen Ausstattung einzelner Wagengattungen (Plattform-, Langholz-, Schienenwagen usw.) mit Kastenwänden oder Bordaufsätzen empfohlen. Unter Umständen wird

auch eine verschärfte Landsturmpflicht der Arbeitswagen proklamirt und endlich wird allgemein durch ausgleichende Vertheilung der Wagen dafür gesorgt, dass die einzelnen Verkehrsgebiete möglichst gleichmässig von den Nachtheilen der Wagenebbe getroffen werden.

Mit der Durchführung dieser Maassnahmen sind die zu Gebote stehenden gewöhnlichen Hilfsmittel zur Bekämpfung des Wagenmangels im Verbandspark, dessen Bestände übrigens noch durch Inanspruchnahme der Wagen-Leihgeschäfte vorübergehend verstärkt zu sein pflegen, im wesentlichen erschöpft. Einer berechtigten Maassregel sei hier noch gedacht, welche vor mehreren Jahren im engeren Bereich der Preussischen Eisenbahnverwaltung — theils mit Widerstreben — Aufnahme gefunden hat und nicht mehr überall in Anwendung ist. Dieselbe ordnet an, dass neu beschaffte Güterwagen, unter Verzicht auf die aichfähige Zunftrevision in der Eisenbahn-Werkstatt, unmittelbar von der Fabrikstation aus in Dienst gestellt werden.

Zur Bewältigung des in den letzten Jahren in ungeahntem Grade emporgeschnellten Lastverkehrs sah sich die Preussische Staatsbahnverwaltung — welche in der Vermehrung des rollenden Betriebsmaterials im allgemeinen nur einer statistisch natürlichen Durchschnittssteigerung des Verkehrs Rechnung tragen konnte — zu aussergewöhnlichen Maassregeln gedrängt. Neubeschaffungen in ausgedehntem Umfange und die äusserste Leistungsfähigkeit der Deutschen Wagenfabriken erschöpfend, sind während der letzten Jahre zu einer Gewohnheitseinrichtung geworden. Die Erfolge der forcirten Inanspruchnahme dieser sehr ergiebigen Hilfsquelle bleiben gleichwohl hinter dem normalen Bedürfniss der Gegenwart noch erheblich zurück, indem einer absoluten Leistungssteigerung der Güterwagen von etwa 20 % in dem Zeitraum von 1887 bis 1890 eine Erweiterung des Lastwagenparks von nur etwa 13,5 % innerhalb derselben Zeit gegenübersteht, weshalb die Statistik mit einer spezifischen Intensitätssteigerung von 8,5 % abschliesst.

Unter diesen Umständen entschloss man sich vor etwa Jahresfrist zu dem bedeutsamen Schritt einer Erhöhung der Tragfähigkeit der Lastwagen auf 15 t bei ferneren Neubeschaffungen, während zugleich für die geeigneten vorhandenen Wagenbestände eine Tragkraft von 12,5 t festgesetzt wurde. Welche Bedeutung die in Durchführung begriffene letztere Maassregel für die Wagengestellung gewinnen wird, kann daraus ermessen werden, dass insgesammt etwa 32 000 Fahrzeuge für die Erhöhung der Ladefähigkeit um 2,5 t in Frage kommen. Dies entspricht einem ausnutzbaren Kapazitätszuwachs von 32 000 . 2,5 t = 86 000 t, d. h. rechnerisch einem Mehr von 8 600 Stück 10 t-Wagen. Wenngleich der praktische Werth dieser Ziffer vorsichtiger veranschlagt werden muss, so wird dessen Wichtigkeit doch auch nicht zu unterschätzen sein im Hinblick auf den Umstand, dass innerhalb der letzten 3 Jahre (1887 bis 1890) der Lastwagenpark der Preussischen Staatseisenbahnen um rund 23 000 Fahrzeuge oder im Jahresdurchschnitt ungefähr um 7 700 Wagen angewachsen ist. In ähnlicher Weise lassen sich die aus der erhöhten Tragfähigkeit neu zu beschaffender Wagen entspringenden Vortheile ziffermässig ermitteln. Werden die im laufenden Jahre bevorstehenden, auf Vermehrung entfallenden Güterwagen-Neubeschaffungen beispielsweise auf 9 000 Stück geschätzt, so bedeutet diese Zahl (unter Berücksichtigung des erhöhten Ladegewichts von 15 t nach den jetzt noch landläufigen Begriffen eine Vermehrung um 13 500 sogen. Doppelwagen. In Anbetracht der Tragweite dieser gewichtigen Neuerungen darf man sich ihres fördernden Einflusses auf die allgemeine Leistungsfähigkeit des Wagenparks zweifellos versichert halten, und es ist vorauszusehen, dass in dem heutigen Verhältniss zwischen Wagenbestand und Bedarf sich bald eine erfreuliche Verschiebung vollzogen haben wird. Auf einen Vollerfolg schon für den nächsten Herbst- und Winterverkehr zu rechnen, würde zu viel verlangt sein, da die Durchführung jener Maassregeln bis dahin nur in mässigem Umfange vorgeschritten sein kann, auch die gewohnheitsmässige Ausnutzung der erhöhten Tragfähigkeit in den Kreisen der Verfrachter erst nach und nach erwartet werden darf.

Der in diesem energischen Vorgehen der Staatseisenbahn-Verwaltung bekundete gesunde Fortschritt in der zeitgemässen Behandlung brennender Betriebsfragen wird auch der Anerkennung derjenigen Kreise sicher sein, aus denen heraus dieser Verwaltung der Vorwurf entgegengehalten wurde, dass hinsichtlich der nothwendigen Vermehrung des rollenden Betriebsmaterials in früheren Jahren eine zu ängstliche Vorsicht geübt, und dadurch das Missverhältniss zwischen Wagenbedarf und Bestand zum Theil mit verschuldet worden sei. Mag diese vorsichtige Zurückhaltung unter der Wucht der Thatsachen heute die Bedeutung einer schweren Unterlassungssünde gewonnen haben — die Verwaltung des staatlichen Riesenunternehmens, dessen geschäftliche Gebahrung spekulativen Operationen keinen Raum gewährt, hat sich einer in der Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens bisher nicht gekannten Nothlage gegenüber gewachsen gezeigt, wie solche nur durch die ausserordentliche Ungunst der Verhältnisse des letzten Winters geschaffen werden konnte. Was unter den gegebenen Umständen zur Milderung des Nothstandes überhaupt geschehen konnte, ist mit äusserster Energie und Beschleunigung durchgeführt worden. Insbesondere wurden auch zur Bewältigung des statistisch unerhörten Massen-Reparaturverkehrs Ausnahmemaassregeln weitgehendster Natur getroffen, u. a. auch Wagenfabriken zur Mithilfe herangezogen.

Zur Abwehr künftiger Verkehrsstockungen — das Ideal ihrer gänzlichen Fernhaltung ist als solches trotz aller guten Rathschläge eben unerreichbar — werden zweckbewusste und energische Vorbeugungsmaassnahmen nunmehr überall als unabweisbar erachtet. Unter den erfolgverheissenden Mitteln wird neben der Tragfähigkeitserhöhung einer angemessenen, in mässiger Progression fortlaufenden Erweiterung des Parks künftig der vornehmste Platz eingeräumt werden müssen. Der dem Preussischen Abgeordnetenhause in einer Petition zum neuesten Sekundärbahn-Gesetzentwurf seitens einer Vereinigung Oberschlesischer Interessenten zugegangene Nothschrei um alsbaldige Neubeschaffung von 2500 Lokomotiven und 51 000 Güterwagen bis zum 1. April 1893 wird freilich nicht sonderlich ernst genommen werden können, wenngleich der gute Wille, mit welchem dieser freiwillige Bezirks-Eisenbahnrath sich in den Dienst des Vaterlandes stellt, Anerkennung verdient. Jene dem verblendeten Mitteleuropa vorgeführten, übrigens nicht sehr überzeugend gegriffenen Zahlen bedeuten nichts geringeres, als eine sprungweise Erweiterung des heutigen Parks der Fahrbetriebsmittel um 25 bis 30 % und repräsentiren einen Kostenbetrag von rund 250 Millionen Mark. Die Aufwendung solcher Summe würde sich wirthschaftlich nicht ganz leicht rechtfertigen lassen, weil die Ausgabe lediglich mit der Möglichkeit einer glatteren Ueberwindung jener selten auftretenden Verkehrsverzögerungen begründet werden kann, deren Entstehen auf höhere Gewalt oder sonstige unabwendbare Umstände zurückzuführen ist. (In dieser Beziehung sei beiläufig des vielumstrittenen Zweifels gedacht, welcher die Grundlosigkeit des Verdachtes, dass die Zahlen des Wagenmangels künstlich in die Höhe geschraubt werden, noch immer nicht anerkennen will.) Abgesehen davon, dass der an das Millionenspiel der Gründerzeit erinnernde Vorschlag der Berg- und Hüttenmänner Oberschlesiens unbedingt an der physischen Unmöglichkeit seiner praktischen Durchführung scheitern müsste, würde auch eine stetige Dienstbereitschaft von rostenden Reserven in dem empfohlenen Umfange keinesfalls diejenigen Schwierigkeiten aus der Welt schaffen, die bei der Bewältigung des periodischen Massenverkehrs aus der beschränkten Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe, insbesondere der Geleisanlagen für Rangirzwecke, herauswachsen. Alles was in dieser

Hinsicht im Laufe der letzten Jahrzehnte von Eisenbahnverwaltungen und Geleisanschluss-Besitzern — nicht am wenigsten wohl auch von den mit stetig anwachsenden Förderungs- und Leistungsziffern rechnenden Interessentengruppen des Oberschlesischen Reviers — gesündigt worden ist, kann auch durch die Busse einer überstürzten Vermehrung des Rollmaterials leider nicht mehr absolutionsfähig gemacht werden.

(Fortsetzung folgt.)

Ueber den Oesterreichischen Zonentarif.

Vortrag Sr. Excellenz des Herrn Alois Freiherrn v. Czedik.

(Schluss aus Nr. 35.)

Nun komme ich aber zu etwas, was die Gegner des Zonentarifes immer hoch anschlagen: „Das ist schon recht", sagen sie, „aber was hat das Alles gekostet? Ihr könnt schöne Einnahmeziffern ausweisen, aber Ihr saget nicht, was Ihr deswegen mehr ausgegeben habt." Nun, wie der Geschäftsbericht für 1890 zeigen wird, waren Mehrauslagen in der That vorhanden, wir haben aber auch berechnet, wie hoch eigentlich die durch den Zonentarif hervorgerufenen Auslagen waren, und um diese handelt es sich hier. Wir haben um einige Züge mehr geführt — 55 523 Zugkm — wir haben mehr Aufsichtspersonal in Wien aufgestellt, wir hatten eine forcirte Fahrkartenerzeugung, weil im Reichsrathe 2 Zonen mehr beschlossen worden sind; die betreffenden Mehrkosten betragen 43 536 fl., die gegenüber der relativen Mehreinnahme nicht in Betracht kommen können.

Wenn ich nun zu der Erörterung der Frage übergehe, welche Aufnahme der Kreuzer-Zonentarif heute vor einem Jahre und später gefunden hat, so muss ich die Periode vom 24. März 1890 bis 24. April 1890 zunächst ins Auge fassen. Denn am 24. und 25. April haben die Verhandlungen im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses begonnen und da hat sich das Bild geändert. Ich muss nun sagen, dass die Blätter ihre Pflicht gethan haben. Die Journale haben unser Operat für uns sehr unparteiisch beurtheilt, sie haben nur für das Publikum gesorgt und das ist eine ganz begreifliche Erscheinung; sie haben noch etwas herauszuschlagen gesucht, noch eine Zone mehr, einen geringeren Zonenzuschlag, irgend eine Gepäckbegünstigung usw. Auf diese drei Punkte, die ich früher nannte, ist immer wieder zurückgekommen worden. Aber in einigen Blättern ist man weiter gegangen, und ich habe mir, da ich das Alles genau gelesen hatte, ein paar Blüthen aus jener Zeit herausgeschrieben, die heute, am Geburtsfeste des Tarifs, nicht uninteressant sind. Da hiess es in einem Blatte:

„Auch die Bahnverwaltungen werden ihre Rechnung nicht finden, die Vertheuerung aus den Fernverkehren wird die Einnahmen mehr vermindern, als die Verkehrszunahme des Lokalverkehrs, der kaum noch steigerungsfähig ist, sie zu vermehren imstande ist."

In einem anderen Blatte hiess es:

„Durch die neuen Tarife werden in vollkommen willkürlicher Weise die Distanzunterschiede aufgehoben und wird eine grosse Anzahl von Städten und Orten der Vortheile ihrer natürlichen geographischen Lage beraubt."

In einem Gutachten, das in einem grösseren Blatte publizirt wurde, war folgendes zu lesen:

„Wir zweifeln gar nicht, dass Agenten, Reisebüreaus dem Publikum die Reisekosten vermindern und selbst noch ein lukratives Geschäft machen werden. Es wird wohl alles beim alten bleiben und eine wesentliche Wirkung wird weder in Bezug auf den gesteigerten Verkehr, noch in den seinerzeit finanziellen Ergebnissen eintreten; es ist daher wohl kaum angezeigt, dieses eine Reform zu nennen."

Und in demselben Gutachten ist vorausgesagt worden, dass ein Mangel an Maschinen und Wagen eintreten werde, dass die Bahnhöfe in Wien und an anderen grösseren Orten sich als ungenügend erweisen werden, dass insbesondere ein drittes Geleis von Wien nach Rekawinkel nothwendig werden wird. —

Hierzu beschränke ich mich zu bemerken: Der Lokalverkehr hat sich im Gegentheile als sehr steigerungsfähig erwiesen. Es haben sich keine Agenten gefunden, es sind keine Reisebüreaus errichtet worden; der Verkehr ist um 5 Millionen Personen gewachsen; wir haben auch mit denselben Wagen das Auslangen gefunden, und wenn wir an Nachschaffungen gehen, so wären wir zu solchen ohnedies genöthigt gewesen; unsere Bahnhöfe werden nur successive erweitert, wie man es auch sonst beabsichtigt hatte, und vom dritten Geleise reden wir um so weniger, als wir sehr glücklich wären, wenn wir das zweite Geleise auf allen Hauptrouten schon hätten.

Am 24. und 25. April hat sich der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses mit der Sache beschäftigt. Da haben wir nun einen ziemlich fröhlichen Wechsel der Dinge erlebt. Hier hat man sich von dem grossen Sturme, mit dem die Sache begonnen hat, nicht beeinflussen lassen, man hat den Dingen auf den Grund gesehen, und die Reform ist dort ebenso wie bei der Verhandlung im Abgeordnetenhause am 16. Mai mit grosser Einmüthigkeit durchgegangen.

Die Bevölkerung, welche durch die massenhafte Benutzung d. i. durch die Besitznahme dieses Tarifes bewiesen hat, dass sie den Instinkt, das Gefühl dafür hat, dass die Reform für die breiten Schichten der Bevölkerung vortheilhaft ist, dankt dies ganz insbesondere Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister, der die entgegenstehenden finanziellen Schwierigkeiten zu besiegen verstand, und der auch bei dem oppositionellen Sturm, der sich erhob, der Sache fortwährend ein wohlwollender Beschützer geblieben ist.

Die Urtheile im Auslande lauteten auffällig günstig. Dagegen habe ich noch eine solche Blüthe zu bringen, die auf Ungarischem Boden wuchs. Wir haben ein Jahr lang geschwiegen, und es wird vielleicht nicht zu unbescheiden sein, wenn man nach einem Jahre über die Sache spricht. Ein und derselbe Verfasser hat sich in einem Ungarischen und in einem Deutsch geschriebenen Budapester Blatte darüber vernehmen lassen, und es ist heute interessant zu hören, was damals geschrieben wurde:

„Der neue Oesterreichische Tarif führt infolge seiner Grundprinzipien unhaltbare Zustände herbei. Die erwähnten Anstände rufen gegen den neuen Tarif der Oesterreichischen Staatsbahnen die ernstesten Bedenken wach und demonstriren zugleich, dass diese Reform für die breiten Schichten der Bevölkerung keinen Vortheil, eher einen Nachtheil bringt. Schuld daran ist die falsche Grundlage, auf die der Tarif basirt wurde. Wir wollen nicht prophezeien, aber das halten wir für sicher, dass dieser Tarif keine solche aufstrebende Personenfrequenz hervorrufen wird, wie dies durch den Ungarischen Zonentarif geschah. Wir können im Bewusstsein des steigenden Ergebnisses dieser Reform mit vollkommener Ruhe und ohne Schadenfreude das Resultat der schlechten Nachahmung des Ungarischen Tarifes abwarten."

Die Bemerkung in Bezug auf die Steigerung des Verkehrs ist widerlegt, und wir können sie ganz ruhig übergehen. Nur bei der Nachahmung müssen wir verweilen. Wenn die

Ungarische Kritik findet, dass es eine schlechte Nachahmung ist, so sage ich in aller Demuth gar nichts dagegen; darüber hat jeder seine eigene Meinung, und auch ich habe mir heute erlaubt, eine allerdings eingehendere Kritik des Ungarischen Tarifs zu liefern. Aber mit der Nachahmung hat es denn doch seine geweisten Wege. Sie kann ja ernsthaft gar nicht behauptet werden! Ausser der Zoneneintheilung gibt es gar keinen gemeinsamen Zug in diesen beiden Tarifen, und die Zoneneintheilung ist weder in Ungarn noch in Oesterreich neu, sie ist vorher von Schriftstellern empfohlen und in den verschiedenen Branchen des Lebens längst durchgeführt worden. Nachdem wir aber überdies faktisch um einige Zeit früher mit dem Prinzip des Zonentarifs begonnen haben, so ist es, was das Prinzip betrifft, gewiss nicht so, wie man in Ungarn schreibt. Ich glaube daher, dass wir sagen können: Wenn eine Nachahmung stattgefunden hat, so kann von einer solchen in Oesterreich nicht die Rede sein, und es ist ein ziemlich müssiger Streit über das mehr oder weniger rasche Tempo. Ein unbestreitbares gleichmässiges Verdienst der beiderseitigen Regierungen ist es, in dieser für den Personentransport jedenfalls sehr wichtigen Angelegenheit den Europäischen Bahnen vorausgegangen zu sein zum Nutzen der Bevölkerung und ohne finanziellen Schaden.

Wichtiger als ein derartiger Etiquettestreit dürfte jedenfalls die nüchterne Prüfung der nunmehr bestehenden Einrichtungen auf beiden Seiten sein, um Mängel, die sich etwa herausstellen, nach Zulässigkeit zu beheben. Mängel! Ich habe bereits heute erklärt, dass ich durchaus nicht glaube, dass der Oesterreichische Zonentarif mangelsfrei ist. Ich habe erklärt, dass der Zonenzuschlag aus finanziellen Rücksichten eingeführt wurde, ich habe dasselbe bei der Gepäckfreiheit erklärt und ebenso möchte ich sagen: Auch ein Ferntarif mit fallender Taxe kann geschaffen werden, das ist ebenfalls nur eine finanzielle Frage. Es handelt sich immer nur darum, ob ein fester Rahmen aufgestellt ist und was in demselben Platz hat. Von den drei genannten Gegenständen kann man mit aller Beruhigung sagen: Successive kann die eine oder andere oder es können auch alle drei genannten Verbesserungen gleichzeitig ausgeführt werden. Gut ist es aber nicht, bei einer neuen Einrichtung s o f o r t wieder Aenderungen vorzunehmen. Man muss erst eine Zeit verstreichen lassen, und erst dann, wenn man des finanziellen Erfolges sicher ist, kann man einen Schritt weiter gehen. Und ich bin der Meinung, dass wir alle — wir wollen es hoffen — das noch erleben werden.

Allein ich würde meinen Vortrag für unvollständig halten, wenn ich nicht noch die Frage beantworten wollte: Hat dieser Tarif anderwärts irgend eine Nachahmung und inwiefern gefunden? In Deutschland will man zwar von einer Zoneneintheilung nichts wissen; in dem offiziel bekannt gewordenen Tarifprojekte erscheinen aber unsere Taxen 1, 2 und 3 kr. in die dortige Währung umgerechnet mit 2, 4 und 6 ₰, also mit Beibehaltung des Systems von ganzen Zahlen und mit dem Prinzipe der doppelten Taxe in der II. und der dreifachen in der I. Klasse.

Was Oesterreich betrifft, so wissen wir, dass unser Tarif auf einigen Bahnen im Norden Böhmens mit 1. Oktober 1890 eingeführt worden ist, und es spricht nicht gegen das System, dass sich das Resultat auch bei diesen Bahnen bereits in den ersten Monaten so gestellt hat, wie bei uns: kein finanzieller Ausfall, bedeutende Personenvermehrung. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird nach einer Woche an die Durchführung dieses Prinzipes gehen. Wollen wir im Interesse des reisenden Publikums und der ärmeren Bevölkerung lebhaft wünschen, dass andere Oesterreichische Bahnen sich aufgefordert fühlen, dieses Beispiel nachzuahmen!

Wir stehen unter dem Zeichen des Verkehres. Das Eisenbahnwesen ist ein so ausserordentlich mächtiger Faktor im öffentlichen Leben, dass eine Erleichterung der n o t h w e n d i g e n Reisen der ärmeren Bevölkerung eine patriotische That genannt werden kann. Lassen Sie mich, meine Herren, den Satz wagen, und damit schliesse ich: „Ein guter Eisenbahner muss auch ein guter Patriot sein." (Lebhafter, langanhaltender Beifall und Händeklatschen.)

Verbesserung der elektrischen Kontrolvorrichtung bei optischen Signalen.

Mit grossem Interesse habe ich den in Nr. 24 und Nr. 25 d. Ztg. erschienenen Artikel: „Einige Notizen über Französische und Englische Signaleinrichtungen" gelesen und ist mir hierbei unwillkürlich aufgefallen, dass bei den Bahnverwaltungen dieser Länder, gerade so wie bei den meisten Mitteleuropäischen Eisenbahnen der Vervollkommnung der optischen Signalmittel die grösste Aufmerksamkeit gewidmet wird, während die, für diese Signalmittel bestehenden elektrischen Kontrolvorrichtungen wenig oder gar keine Fortschritte nachweisen.

Die heute in Verwendung stehenden neueren Typen von Flügelsignalen und elektrisch betriebenen Distanz-(Stationsdeckungs-)Signalen haben eine hohe Stufe der Vervollkommnung erreicht und können einzelne derselben als Mustersignale angesehen werden. Immerhin sind aber auch die besten derartigen Signalvorrichtungen Zufälligkeiten unterworfen, die die richtige Funktionirung derselben zeitweilig in Frage stellen.

Von grosser Wichtigkeit ist es daher besonders dort, wo durch bedingte Bodenbeschaffenheit die Signale vom Signalstellposten aus nicht gesehen werden können, eine, unter allen Umständen verlässliche Kontrole zu besitzen, die die jeweilig erfolgte Stellung des Signales beim Signalstellposten, oder aber an einem anderen erforderlichen Orte unter allen Umständen richtig signalisirt und eintretende Fehler automatisch anzeigt.

Gewöhnlich wird diese Kontrole heute durch einen Kontaktschluss im Signal hergestellt und durch ein Klingelwerk, ein Galvanometer oder ein kleines Scheibensignal dort, wo die Kontrole über die Stellung des Signales nöthig ist, markirt.

So lange die Leitungen, welche die Signale mit den Kontrolapparaten verbinden, intakt und rein sind, wird eine derartige Kontrole genügen, tritt aber eine Berührung der Kontrolleitung mit einer anderen Leitung oder ein Erdschluss ein, dann wird der Stromkreis der Kontrolbatterie unabsichtlich geschlossen und der Kontrolapparat ohne Rücksicht auf die jeweilige Stellung des Signales in Funktion treten.

Dass in diesem Uebelstand eine grosse Gefahr für die anstandslose Abwickelung des Verkehrs liegt, beweisen die vielen traurigen Erfahrungen, die in dieser Hinsicht bereits gemacht wurden.

Man denke nur, was geschehen kann, wenn ein Zugexpedient in dem festen Glauben, seine Station sei durch das auf „Halt" gestellte Distanzsignal gedeckt, noch irgend welche dringende Zugverschiebungen kurz vor Ankunft oder Durchfahrt eines zu erwartenden Zuges ausführen lässt, das Signal aber in Wirklichkeit „freie Fahrt" zeigt und nur das Kontrolsignal infolge eines eingetretenen Fehlers in der Leitung die Haltstellung angezeigt hat.

Wie viele Menschenleben und wie viel fremdes Eigenthum sind da nicht dem Zufall preisgegeben?

Um diesen Uebelstand ein für alle Male unschädlich zu machen und eine unter allen Umständen verlässliche Kontrole über die jeweilige Stellung der Distanzsignale zu haben, wurde vom Vorstande des Telegraphenwesens der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Herrn Oberinspektor Franz Gattinger, ein äusserst sinnreicher Hilfsapparat konstruirt, der allen an denselben gestellten Anforderungen entspricht und sich auch in der Praxis vollkommen bewährt hat.

Derselbe besteht dem Wesen nach aus einem Neef'schen Hammer, dessen Anker bei Haltstellung des Distanzsignales und infolge dessen geschlossener Kontrollinie mittelst eines freischwingenden Pendels kurze Stromschlüsse herstellt, und diese durch einzelne Schläge auf den Kontrolweckern und durch Schwingungen der Kontrolboussolennadeln oder Scheibchen anzeigt. Durch eine vorhandene Regulirvorrichtung können die Schwingungen des Pendels beschleunigt und verlangsamt werden, wodurch ein schnelleres oder langsameres Anschlagen des Klöppels an die Glocke des Kontrolweckers erzielt und so dem Beamten noch die Möglichkeit geboten wird, selbst auf grössere Entfernung von den Kontrolapparaten zu entscheiden, welches der Distanzsignale seiner Station auf „Halt" und welches derselben auf „Frei" gestellt ist.

Tritt bei dieser Einrichtung einer der vorgenannten Leitungsfehler ein oder wird der Pendelapparat selbst durch Verbrennen der Multiplikationsspulen des Elektromagneten infolge eines Blitzschlages oder durch andere Zufälligkeiten untauglich, dann wird der Neef'sche Hammer seine Thätigkeit versagen, der galvanische Strom kann kontinuirlich in der Leitung zirkuliren, die Kontrolwecker werden nicht mehr, wie bisher, als Einzelschläger, sondern als Schrillwecker ertönen, und die Nadeln oder Scheibchen der optischen Kontrolen, letztere eventl. mit dem Worte „Leitungsfehler" versehen, nicht mehr schwingen, sondern dauernden Ausschlag geben. Der Beamte hat hierdurch ein sicheres Merkmal, dass die Distanzsignale unverlässlich geworden sind und kann bei Zeiten die in diesem Falle vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen treffen.

Ist die Kontrolleitung gänzlich unterbrochen oder sind die zur Kontrole verwendeten galvanischen Batterien untauglich geworden, dann zeigen sowohl die Kontrolwecker als auch die optischen Kontrolen unter allen Umständen Freistellung des Signales an und avisiren dadurch ebenfalls automatisch den Beamten davon, dass seine Station nicht gedeckt ist und für dieselbe Gefahr besteht.

Diese Einrichtung, welche entgegen den bis jetzt gebräuchlichen, unter allen Umständen verlässlich die jeweilige Stellung der Distanzsignale anzeigt und eingetretene Fehler selbstthätig meldet, schützt den Verkehr vor den schwerwiegenden Folgen einer unrichtigen Anzeige.

Ausserdem wird dem Personal die Möglichkeit benommen, bei Erhebungen das eigene Verschulden auf die Unvollkommenheit der Signalmittel zu schieben und bewahrt dasselbe andererseits vor ungerechtfertigten Bestrafungen, die bei den heutigen Einrichtungen selbst bei einer peinlich gewissenhaft geführten Erhebung immerhin nicht gänzlich ausgeschlossen sind.

Zum Betrieb der Kontrolapparate können statt der bisher gebräuchlichen Zink-Kupfer-Elemente Leclanché-Elemente verwendet werden, da die Inanspruchnahme derselben immer nur Bruchtheile einer Sekunde bei jeder Pendelschwingung erfordert. Hierdurch werden nicht nur die Kosten der Pendelapparate in 2 bis höchstens 3 Jahren eingebracht, sondern es wird von da ab auch noch ein jährlicher Gewinn an Erhaltungskosten platzgreifen, welcher bei der grossen Anzahl der im Betriebe befindlichen Distanzsignale eine nennenswerthe Summe ausmacht.

Derartige Pendelapparate können ausserdem auch bei allen Schranken und Wasserstands-Kontrolvorrichtungen sehr gute Verwendung finden und werden, wo immer sie auch gebraucht werden, den Werth und die Verlässlichkeit der betreffenden Einrichtungen um bedeutendes steigern und zu deren Vervollkommnung beitragen.

Es würde mich freuen, wenn es mir mit vorstehenden Zeilen gelungen wäre, die betheiligten Fachkreise auf die bisher bestehende Mangelhaftigkeit der Kontrolvorrichtungen bei optischen Signalen hinzuweisen und auf eine diesbezügliche Verbesserung zu lenken, die gewiss die vollste Beachtung verdient und die dazu berufen erscheint, die Verlässlichkeit der optischen Semaphor- und Distanzsignale um ein beträchtliches zu erhöhen. O. Wehr.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1889/90.

(Schluss aus Nr. 35.)

Die Gesammtzahl der Stationen des Deutschen Eisenbahnnetzes ist während des Betriebsjahres 1889/90 von 6 872 auf 7 123 gestiegen, welche in 3 909 (3 903)*) Bahnhöfe, 2 019 (1 871) Haltestellen und 1 195 (1 098) Haltepunkte eingetheilt waren. Ausser diesen für den öffentlichen Verkehr bestimmten Stationen bestanden noch 1 267 (1 283) Signal-Zwischenstationen. Ausgerüstet waren die sämmtlichen Stationen zum Zwecke des telegraphischen Verkehrs mit 17 543 (16 751) Morseapparaten, 187 (242) Zeigerwerken sowie 933 (838) Apparaten anderer Konstruktion und 329 (313) tragbaren Telegraphenapparaten, deren Leitungsdrähte eine Länge von 138 120 (133 813) km umfassten. Auch die Benutzung der Fernsprecher hat in dem eigentlichen Betriebsdienste erhebliche Fortschritte gemacht, indem von den vorhandenen 2 527 (1 957) Stück etwa 1 057 (854) lediglich diesem Zwecke dienten, besonders auf den Reichs-Eisenbahnen wurde von denselben ein ausgedehnter Gebrauch gemacht. Zur Kontrolirung der Fahrgeschwindigkeit der Züge auf den mehr oder minder gefährdeten Strecken waren auf einer Länge von 4 918 (5 834) km 5 310 (5 244) Rad- bezw. Geleistaster vertheilt, während 912 (883) Apparate die Geschwindigkeit der Fahrzeuge registrirten. Auch die Sicherungsapparate zur Verbindung der Signal- und Weichenhebel haben eine Vermehrung erfahren. Von denselben waren 3 707 (3 478) auf mechanischem und 1 863 (1 694) auf mechanischem und elektrischem Wege zu handhaben.

Die bei der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues innerhalb des Betriebsjahres 1889/90 zum Umbau gekommenen Geleise betrugen in zusammenhängenden Strecken insgesammt 1 661 (1 717) km, und zwar wurden dafür an Material und Arbeitslohn durchschnittlich auf 1 km Geleis 970 (938) ℳ bezw. 143 (145) ℳ auf 1 000 geleistete Lokomotivkilometer verausgabt. Die Unterhaltung und Erneuerung der gesammten Bahnanlagen einschliesslich des Oberbaues erforderte 123 356 237 (114 024 190) ℳ; davon entfielen durchschnittlich auf 1 km Länge der unterhaltenen Geleise 3 037 (2 868) ℳ, auf 1 km Geleislänge 1 778 (1 693) ℳ und auf 1 000 Lokomotivkm wie im Vorjahre 262 ℳ.

An Betriebsmitteln waren vorhanden 13 496 (13 105) Lokomotiven [darunter 2 934 (2 839) Tenderlokomotiven], deren Beschaffungskosten 597 114 087 (588 131 835) ℳ = 44 244 (44 872) ℳ durchschnittlich für je 1 Lokomotive nebst Tender erforderten und an Personenwagen 25 404 (24 386) Stück mit 56 008 (53 843) Achsen und 1 079 882 (1 041 500) Plätzen. Die für die Personenwagen aufgewendeten Beschaffungskosten beliefen sich auf 201 455 620 (191 346 057) ℳ oder durchschnittlich auf 3 597 (3 554) ℳ für je 1 Personenwagenachse. Die Anzahl der Gepäck- und Güterwagen stieg von 262 250 auf 273 559 (die der Achsen unter denselben von 534 241 auf 556 851) mit einer Tragfähigkeit von 2 688 406 (2 571 397) t = 4,83 (4,81) t auf je 1 Achse. An Anschaffungskosten wurden für dieselben insgesammt 794 609 910 (763 954 428) ℳ oder 1 427 (1 604) ℳ auf 1 Achse verausgabt. Ausserdem waren noch 1 647 (1 604) Postwagen mit 4 221 (4 087) Achsen — zum grössten Theil der Reichspost gehörig — vorhanden.

Die Zahl der beförderten Personen belief sich auf überhaupt 376 825 006 (339 864 460), von denen insgesammt 10 172 387 463 (9 208 805 056) km zurückgelegt wurden; von denselben benutzten 2 081 945 (1 880 184) die I., 38 432 554 (35 293 668) die II., 238 957 347 (218 727 917) die III. und 90 182 944 (77 268 604) Personen die IV. Wagenklasse. Auf Militärbillets und Requisitionsscheine gelangten davon 7 170 216 (6 694 087) Personen zur Beförderung. Die vorhandenen Plätze wurden im Durchschnitt mit 24,52 (24,31) % ausgenutzt, da jede Personenwagenachse durchschnittlich mit 4,85 (4,56) Personen besetzt war.

Güter mit Frachtberechnung wurden insgesammt 212 093 339 (197 879 930) t befördert, und zwar 733 087 (691 698) t Eil- und Expressgüter, 188 850 023 (175 081 347) t Frachtgüter, 303 820 (296 324) t Militärgüter, 2 598 557 (2 494 817) t

*) Die in Klammern stehenden Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres.

Vieh und 19 607 852 (19 338 570) t frachtpflichtige Dienstgüter. Ausserdem gelangten noch 1 720 313 (1 626 722) t Güter ohne Frachtberechnung zur Beförderung. Jede Tonne Gut ist im Durchschnitt 102,96 (102,18) km befördert worden, und war jede Güterwagenachse durchschnittlich im beladenen Zustande wie im Vorjahre mit 3,68 t und bei allen Fahrten (beladen und leer) mit 2,39 (2,37) t belastet.

Die Baukosten der sämmtlichen Deutschen vollspurigen Eisenbahnen belaufen sich insgesammt auf 9 775 901 446 (9 582 760 858) M. oder durchschnittlich für 1 km Eigenthumslänge auf 240 388 (239 588) M. Zu den Baukosten traten hinzu an Kursverlusten, Zinsen während der Bauzeit und sonstigen Aufwendungen 738 647 224 (732 060 884) M., während von denselben an Ueberschüssen der auf Baufonds betriebenen Strecken, Rückeinnahmen, Kursgewinnen, Verwendungen aus Betriebsmitteln, Subventionen, Zinsen der Kapitalien und sonstigen Einnahmen 498 347 186 (480 512 642) M. abgingen, so dass die gesammten Bauaufwendungen sich überhaupt auf 10 016 201 484 (9 834 309 100) M. oder durchschnittlich 246 297 (245 878) M. für 1 km Eigenthumslänge stellten. Infolge von Differenzen bei dem Besitzwechsel, wie sie sich besonders durch den Uebergang früherer Privatbahnen in den Staatsbesitz bei mehreren Staatsbahnen zeigen, stellt sich das verwendete Anlagekapital der gegenwärtigen Besitzer indessen auf 10 259 014 928 (10 075 415 088) M. oder durchschnittlich 252 268 (251 906) M. für 1 km Eigenthumslänge. Was die Beschaffung des verwendeten Anlagekapitals betrifft, so geschah diese bei den Staatsbahnen bei 2 591 675 576 (2 569 164 428) M. durch Staatsanleihen und bei 627 977 583 (622 114 322) M. aus extraordinären Fonds, während dieselbe bei 6 260 641 223 (6 069 606 781) M. nicht angegeben ist; bei den Privatbahnen erfolgte dieselbe bei 453 108 386 (402 127 781) Mark durch Ausgabe von Aktien, bei 293 235 056 (282 076 796) M. durch Ausgabe von Obligationen; für 4 162 600 (4 666 541) M. ist sie nicht nachgewiesen und 28 214 504 (45 658 439) M. desselben entfallen auf schwebende Schulden.

Die Einnahmen der sämmtlichen vollspurigen Bahnen aus dem Personenverkehr beliefen sich auf 333 894 172 (309 922 534) M. oder 8 350 (7 934) M. für 1 km Betriebslänge, und zwar ergab das Personengeld I. Klasse 15 821 806 (13 808 197) Mark, das II. Klasse 86 844 192 (81 648 174) M., das III. Klasse 158 750 248 (148 366 440) M., das IV. Klasse 54 079 803 (49 095 405) Mark; aus der Militärbeförderung wurden 7 747 966 (7 059 937) M. und aus der Gepäck- und Hundebeförderung sowie aus sonstigen Einnahmen 10 650 157 (9 934 381) M. erzielt. Der Güterverkehr erbrachte eine Einnahme von insgesammt 873 241 341 (810 691 903) M. oder 21 526 (20 456) M. auf 1 km Betriebslänge. Dieselbe vertheilt sich mit 20 259 183 (19 208 060) M. auf Eilgüter, mit 771 280 177 (716 737 448) M. auf Frachtgüter, mit 1 514 056 (1 318 549) M. auf Postgüter, mit 2 910 930 (2 739 117) M. auf Militärgüter, mit 25 718 348 (23 867 426) M. auf Viehsendungen, mit 28 639 555 (25 544 648) M. auf Dienstgüter und mit 22 919 092 (21 276 655) M. auf Nebenerträge. Dazu kommen noch 10 728 845 (9 902 806) M. Vergütungen für Ueberlassung von Bahnanlagen, 1 490 282 (1 771 578) M. Vergütungen für Ueberlassung von Betriebsmitteln, 20 424 889 (17 615 394) M. Erträge aus Veräusserungen und 27 361 045 (19 070 927) M. sonstige Einnahmen, so dass sich die Gesammt-Betriebseinnahmen, ausschliesslich des Pachtzinses, auf 1 264 656 117 (1 166 621 548) M. oder 31 104 (29 368) Mark für 1 km Betriebslänge stellten.

Von den Betriebsausgaben aller vollspurigen Bahnen entfielen auf persönliche Ausgaben: bei der allgemeinen Verwaltung 49 796 114 (42 383 539) M., bei der Bahnverwaltung 43 220 066 (41 757 680) M., bei der Transportverwaltung für den äusseren Stationsdienst 80 773 723 (75 480 460) M., für den Expeditionsdienst 44 735 329 (42 234 188) M., für den Zugbegleitungsdienst 47 440 619 (44 132 317) M., für den Zugförderungsdienst 61 036 810 (56 832 961) M., zusammen also 327 002 661 (302 821 145) M. oder 8 042 (7 623) M. für 1 km Betriebslänge. Die sachlichen Ausgaben stellten sich: bei der allgemeinen Verwaltung auf 21 099 510 (19 878 817) M., bei der Bahnverwaltung auf 4 536 378 (3 157 515) M., bei der Transportverwaltung im äusseren Stationsdienst auf 10 428 465 (9 388 770) M., im Expeditionsdienst auf 5 780 267 (5 437 275) M., im Zugbegleitungsdienst auf 637 271 (560 497) M. und im Zugförderungsdienst auf 2 147 557 (1 931 051) M. Die Unterhaltung der Bahnanlagen erforderte 76 719 605 (68 782 976) M., während sich die Kosten des Bahntransports auf 138 425 837 (123 698 078) M., die der Erneuerung des Oberbaues auf 46 638 949 (45 241 433) M., die der Erneuerung des Betriebsmaterials auf 38 711 631 (29 027 481) M., die der Ergänzung, Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen auf 11 097 782 (7 221 389) M., diejenigen der Ergänzung usw. der Betriebsmittel auf 1 139 844 (748 861) M., die der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten auf 13 638 145 (13 391 313) M. und die der Benutzung fremder Betriebsmittel auf 3 426 494 (2 511 993) M. beliefen. Die gesammten sachlichen Ausgaben erreichten somit die Höhe von 374 472 735 (330 977 449) Mark oder 9 083 (8 214) M. auf 1 km Betriebslänge. Die Betriebskosten im ganzen, ausschliesslich der Ausgaben für erhebliche Ergänzungen und des Pachtzinses bezifferten sich auf 683 117 000 (619 542 723) M. oder 16 801 (15 596) M. für 1 km Betriebslänge, was 54,02 (53,11) % der Betriebseinnahmen gleichkommt.

Der Gesammtüberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben stellte sich auf 565 681 134 (535 157 695) Mark oder 44,64 (45,78) % der Roheinnahmen, was 5,88 (5,75) % der Baukosten bezw. 5,60 (5,40) % des Anlagekapitals entspricht. Scheidet man davon die Kosten für erhebliche Ergänzungen und Verbesserungen, sowie die Pachtzinse aus, so verbleibt auf 1 km Betriebslänge ein Ueberschuss von 14 303 (13 772) M. Unter Hinzurechnung von 721 245 (454 577) M. Zuschüsse aus den Erneuerungs-, Reserve-, Ergänzungs- usw. Beständen sowie 2 156 227 (2 302 094) M. Subventionen, Garantievorschüsse, Erträgnisse aus dem Betriebe fremder Bahnen und Uebertrag aus dem Vorjahre bezw. nach Abzug von 2 348 166 (2 003 961) M. statutenmässiger Rücklagen in die Erneuerungs- und Ergänzungsbestände, abzüglich der aus diesen Beständen bestrittenen Betriebsausgaben, verbleibt ein verfügbarer Jahresertrag von 566 210 440 (535 910 405) M. Von demselben wurden verwandt: zur Verzinsung der Prioritätsobligationen und sonstigen Darlehen 12 942 987 (12 523 145) M., zur Tilgung derselben 2 539 170 (2 358 408) M., zur Zahlung der Dividende a) für die Prioritäts-Stammaktien 3 686 260 (3 671 522) M., b) für die Stammaktien 13 885 577 (15 174 332) M., zur Deckung von Verlusten usw., Tantièmen, Staatseisenbahn-Steuer, Rückkauf eigener Aktien, Superdividenden an den Staat usw. 853 764 (900 919) M., zu ausserordentlichen Rücklagen und sonstigen Zwecken 1 739 958 (1 751 144) M. Zur Ablieferung an die Staatskassen gelangten 530 005 980 (498 690 937) M., während der Rest mit 556 794 (839 998) M. als Vortrag für das folgende Jahr verblieb.

Die Anzahl der bei der gesammten Betriebsverwaltung beschäftigten Beamten und Arbeiter betrug im Jahresdurchschnitt 315 729 (301 855) Personen, gleich 7,77 (7,60) Personen auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge. An Besoldungen und sonstigen persönlichen Bezügen erhielten dieselben 362 167 226 (336 290 861) M., d. i. 8 907 (8 466) M. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge und 28 581 (28 775) M. auf 100 000 M. Roheinnahme. Auf die verschiedenen Dienstzweige vertheilen sich diese Ziffern wie folgt: Es kamen auf die allgemeine Verwaltung 14 955 (14 646) Personen mit einer Besoldung von 49 767 121 (42 383 889) M., auf die Bahnverwaltung 110 515 (107 203) Personen mit einer Besoldung von 78 857 457 (75 163 027) M. und auf die Transportverwaltung 190 259 (180 006) Personen mit einer Besoldung von 233 542 648 (218 743 945) M. In der Werkstättenverwaltung einschliesslich Gasanstalten wurden 55 363 (53 535) Personen mit einer Besoldung von 56 305 593 (53 055 975) M. oder 1,39 (1,38) Personen mit einer Besoldung von 1 416 (1 367) M. auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beschäftigt.

Die Zahl der Unfälle, von denen nur die bei dem Betriebe vorgekommenen und auch bei diesen von den Entgleisungen beim Rangiren nur diejenigen berücksichtigt sind, welche entweder eine Tödtung bezw. Verletzung von Personen, oder eine erhebliche Beschädigung von Fahrzeugen, bezw. bei Personenzügen eine 30 und bei Güterzügen eine 60 Minuten übersteigende Betriebsstörung hervorgerufen haben, alle bei Neubauten und in Werkstätten vorgekommenen Unfälle aber ausser Betracht gelassen worden sind, belief sich auf 3 088 (2 549), wobei 602 (562) Personen getödtet und 2 112 (1 447) verletzt wurden. Hiervon entfielen allein auf die Staatsbahnen 2 840 (2 324) und zwar 375 (352) Entgleisungen, 273 (236) Zusammenstösse und 2 192 (1 736) sonstige Betriebsunfälle. Ohne eigenes Verschulden wurden auf sämmtlichen vollspurigen Deutschen Eisenbahnen 16 (1) Reisende getödtet und 118 (73) verletzt, infolge eigener Unvorsichtigkeit 24 (30) Reisende getödtet und 56 (50) verletzt. Es kommen somit auf je 1 Million beförderte Reisende 0,11 (0,9) Tödtungen und 0,46 (0,36) Verletzungen. Von Bahnbeamten und Arbeitern wurden im Dienst durch Unfälle der Züge während der Fahrt 20 (12) getödtet und 194 (189) verletzt, auf sonstige Weise 328 (317) getödtet und 1 569 (908) verletzt, während von anderen Personen ohne eigenes Verschulden (durch Unfälle der Züge usw.) 12 (7) getödtet und 33 (31) verletzt und infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn 204 (191) getödtet und 142 (129) verletzt wurden. Ausserdem sind noch bei Nebenbeschäftigungen (Bahnunterhaltung, Bauarbeit, Auf- und Abladen von Gütern usw.) 4 (4) Personen getödtet und 350 (67) verletzt worden. Durch Selbstmord bezw. Selbstmordversuch verunglückten 186 (166) Personen, von denen 157 (153) den Tod fanden und 29 (13) verletzt wurden.

Die Schmalspurbahnen Deutschlands hatten eine Länge von 873 (819) km mit 996 (936) km Geleisen und 396 (352) Stationen. Der Fahrpark derselben bestand aus 177 (165) Lokomotiven, 390 (363) Personen- und 4 151 (3 984) Gepäck- und Güterwagen, von denen insgesammt 3 154 664 (2 619 817) Lokomotivnutzkilometer bezw. 47 048 692 (41 638 535) Wagenachskilometer geleistet wurden. Die Gesammtzahl der geförderten Personenkilometer betrug 49 548 514 (42 254 553) und diejenige

der Gütertonnenkilometer 36 761 909 (60 870 419). An Anlagekapital waren 45 426 908 (40 831 345) *M.* oder durchschnittlich 52 066 (49 889) *M.* auf 1 km Bahnlänge verwendet. Die Einnahmen bezifferten sich insgesammt auf 3 975 703 (3 231 866) *M.* oder 4 682 (4 481) *M.* auf 1 km Bahnlänge, während die Ausgaben 2 486 227 (2 014 465) *M.* = 2 928 (2 793) *M.* auf 1 km Bahnlänge und der Ueberschuss 1 489 476 (1 217 401) *M.* oder 3,28 (2,98)% des verwendeten Aktienkapitals betrugen. An Beamten und Arbeitern waren 1 463 (1 230) vorhanden. Unfälle kamen 55 (57) vor, bei denen 4 (8) Personen getödtet und 23 (24) verletzt wurden.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 20,09 km lange Strecke Tilsit-Heinrichswalde des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, welche am 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Zu- und Abrechnung zu bezw. von den Vereinsbahnstrecken. Nachdem die Strecken:

Neuss-Düsseldorf-Gerresheim 12,86 km,
Düsseldorf-Rath 6,79 km und die
Verbindungsbahn bei Oberbilk 0,70 km

aus dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld ausgeschieden und in die Verwaltung und den Betrieb der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln übergegangen sind, sind dieselben — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — den Vereinsbahnstrecken des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld ab- und den Vereinsbahnstrecken des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) zugerechnet worden.

Zusammenstellung der gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen. Die geschäftsführende Verwaltung hat zu dieser Zusammenstellung den II. Nachtrag herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt.

Verzeichniss der Preise für Wiederherstellung fremder Wagen (Deutsch-Französisch-Italienische Ausgabe). Dieses Verzeichniss ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1516 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1517 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zu- und Abrechnung zu bezw. von den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1581 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu der Zusammenstellung der gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1585 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Preise für Wiederherstellung fremder Wagen (Deutsch-Französisch-Italienische Ausgabe) (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Handelsvertrag zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland.

Das „Wiener Fremdenbl." bringt über den Abschluss der Handelsvertragsverhandlungen Betrachtungen und thatsächliche Angaben, aus welchen wir folgendes mittheilen:

„Nach langen und mühevollen Unterhandlungen, nach Ueberwindung vielfacher Schwierigkeiten ist endlich zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland ein volles Einverständniss über den neuen Handelsvertrag erreicht, die wirthschaftliche Einigung zwischen den beiden grossen Centralstaaten des Europäischen Kontinents erzielt worden. Es war dies zu erringen nicht leicht, und das Gelingen darf als ein Ereigniss bezeichnet werden, das, an sich von Bedeutung, noch bedeutungsvoller durch seine weitere Entwickelung werden wird und berufen erscheint, die Grundlagen der gesammten wirthschaftlichen Politik beider vertragschliessender Theile gegenüber anderen Staaten Europas zu schaffen. Die Annäherung der grossen Reiche, die auf dem Gebiete der Politik längst erfolgt ist, vollzieht sich nunmehr auf dem wirthschaftlichen Terrain."

„Der Zoll- und Handelsvertrag zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reich ist auf die Dauer von 12 Jahren vorbehaltlich der parlamentarischen Genehmigung abgeschlossen worden. Der Vertrag ist ein Tarifvertrag, wie ein solcher seit dem Jahre 1878 nicht mehr bestand und ungeachtet mehrfacher Bemühungen nicht mehr zustande zu bringen war. Die mehrfachen langandauernden Unterbrechungen haben gezeigt, welche Schwierigkeiten bei diesen Negoziationen zu überwinden waren. Diese wurden aber doch überwunden und wir stehen vor der Unterzeichnung nicht nur eines Tarifvertrages, sondern auch einer Viehseuchenkonvention, welche unseren Viehzüchtern diesseits und jenseits der Leitha den Deutschen Markt dauernd sichern soll. Ausserdem wurde der § 15 des Handelsvertrages vom Jahre 1878 einer Textirung unterzogen, welche im Verkehr auf den Eisenbahnen der beiden zollpolitisch geeinten Reiche eine gleiche Behandlung sowohl in der Ein-, Aus- wie in der Durchfuhr verbürgt. Die Schwierigkeiten aber, welchen die von uns angestrebten Getreide- und Holzzollermässigungen in Deutschland begegneten, begründen die Erwartung, dass eine vertragsmässige oder autonome Ausdehnung der uns thatsächlich eingeräumten Ermässigungen auf die Russischen Provenienzen, durch welche die Preise in Deutschland viel mehr beeinflusst und der Zollentgang ein sehr namhafter würde, in absehbarer Frist nicht eintreten werde. Das Zustandekommen des Vertrages mit Deutschland bildet aber noch in anderer Hinsicht ein grosses Ereigniss. Jedes der beiden mächtigen Reiche Mitteleuropas wird für länger als ein Dezennium ein Handelsgebiet darstellen, in welchem schon die Behandlung auf dem Fusse der Meistbegünstigung einen hohen Kompensationswerth repräsentirt. Es ist klar, dass kein Theil künftig diese Meistbegünstigung ohne ausgiebige Gegenleistungen einem dritten Staate einräumen wird. Hierdurch ist die Nothwendigkeit für jeden solchen Staat geschaffen, mit beiden Reichen Tarifverträge einzugehen, und so wird die Vertragspolitik von Wien und Berlin bestimmt immer weitere Kreise ziehen, immer ausgedehntere Gebiete umfassen. Es ist bereits mehrfach erwähnt worden, dass Deutschland und Oesterreich-Ungarn fortan gemeinsame Verhandlungen mit dritten Staaten einleiten werden. Wohl kein Umstand ist mehr geeignet als dieser, dem Resultate des zwischen beiden Staaten geschlossenen Vertrages formell und materiell die grösste Tragweite zu verleihen. Es wäre ein Mangel dieser Auseinandersetzungen, wenn wir nicht der bedeutenden Opfer gedächten, welche ganz ansehnliche Industriegruppen dem Zustandekommen des Vertrages bringen mussten. Aber die Stabilität der neuen Zollsätze, die unvermeidlichen und zum Theil schon in Ausführung gebrachten eisenbahntarifarischen Maassnahmen dürften einigen Ersatz durch die Ermöglichung billiger Produktionsbedingungen bieten, und es ist ein Faktum, das nicht hoch genug veranschlagt werden kann, dass diese Industriezweige jene Opfer ohne jede Opposition brachten im vollen Vertrauen auf die so oft bewährte Schätzung und Förderung der Industrie durch das Handels- und Ackerbauministerium und deren wohlwollende Vertreter."

Der Handelsminister über die Oesterreichische Tarifpolitik.

In einer der letzten Plenarsitzungen des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses trat der Handelsminister v. Baquehem den von einem Abgeordneten in seiner Wahlrede gemachten Behauptungen, bezüglich der Oesterreichischen Tarifpolitik entgegen: „Man ist von der Voraussetzung ausgegangen (bemerkte der Minister), als wären wir zu der Erstellung unserer neuen Gütertarife einzig und allein durch das Erscheinen des Ungarischen Lokal-Gütertarifes veranlasst worden. Nichts wäre irriger, als eine solche Annahme. Wir waren von der Nothwendigkeit einer Reform der Gütertarife auf den Staatsbahnen über zeugt, und wenn dies nicht der Fall gewesen wäre, hätten uns die zahlreichen Anregungen und Erinnerungen in wirthschaftlichen Vereinen und Körperschaften ausserhalb des Hauses, namentlich die sehr zahlreichen Tarifdebatten, welche im Hause in der abgelaufenen Session stattgefunden haben und in welchen uns die Nothwendigkeit einer Reform unserer Tarife in der nachdrücklichsten Weise nahegelegt wurde, bestimmen müssen, der Sache näherzutreten. Die Generaldirektion der Staatsbahnen hatte denn auch vorlängst, und zwar in unmittelbarem Anschlusse an die Studien über eine Reform der Personentarife, eine solche über die Reform der Gütertarife eingeleitet. Dass das Ergebniss dieser Studien nicht eine Nachahmung des Ungarischen Gütertarifs, sondern eine selbständige Reformarbeit sei, ist sofort, nachdem die Grundzüge des Systems im Staats-Eisenbahnrathe dargelegt worden waren, im Schoosse dieser Körperschaft von einer unbestritten anerkannten Fachautorität auf diesem Gebiete in wohlwollender Weise konstatirt worden. Der neue Tarif, wenn er auch vielleicht nicht allen Anforderungen zu entsprechen vermag, die an einen idealen Tarif gestellt werden könnten, bedeutet jedenfalls einen Schritt nach vorwärts auf der Bahn zur Gewinnung eines einfachen, durchsichtigen und den Inter-

essentenkreisen verständlichen Tarifs, er hat in meritorischer Beziehung den zu Tage getretenen Bedürfnissen nach ausgiebiger Verwohlfeilung der Frachtsätze in weitem Umfange Rechnung getragen und den Bedingungen entsprochen, welche Industrie, Landwirthschaft und Handel an einen Tarif stellen dürfen. Es ist daher erklärlich — und ich habe mich darüber gefreut — dass neben dem Staats-Eisenbahnrathe bereits zahlreiche wirthschaftliche Vereine und Körperschaften, insbesondere auch die Handelskammern von Wien und Brünn, das Erscheinen des Tarifs beifällig begrüssten. Diese beiden angesehenen Körperschaften sind hierbei von denselben Erwägungen ausgegangen, welche auch uns zur Aufstellung des Tarifs bestimmt haben, von dem Gedanken nämlich, dass hierdurch die Volkswirthschaft in den Genuss von Erleichterungen treten werde, welche auf die Entwickelung der produktiven Thätigkeit nicht anders als günstig einwirken können.

Das Eisenbahnwesen im Adressausschusse.

In diesem Ausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses, welcher über die Beantwortung der Allerhöchsten Thronrede durch eine Adresse berathen hat, bemerkte ein Abgeordneter, dass die in der Adresse zum Ausdruck gebrachte Vorsicht bezüglich der Eisenbahn-Verstaatlichungsaktion zu weit getrieben scheine. Ein anderer Abgeordneter beantragt eine Stelle über die Decentralisation des Eisenbahnwesens aufzunehmen. Referent lehnt diesen letzteren Antrag ab, weil derselbe eine politische Frage betreffe, die im Sinne der Thronrede nicht in den Vordergrund gestellt werden soll. Ebenso könne er dem erstgedachten Vorschlage nicht zustimmen, da auch dieser dem Geiste der Thronrede widerstreite, der eine behutsame Behandlung der in Rede stehenden Aktion fordere. — Bezüglich des die Lokalbahnen betreffenden Passus der Adresse wurde folgender Zusatz beantragt und angenommen: „Die von Eurer Majestät huldvollst in Aussicht gestellte fernere Betheiligung des Staates an der Ergänzung des Bahnnetzes wird nicht verfehlen, die Hoffnungen namentlich jener Länder, welche bisher in dieser Beziehung nicht entsprechend bedacht werden konnten, neu zu beleben, und sieht das Abgeordnetenhaus den diesbezüglichen Regierungsvorlagen erwartungsvoll entgegen.“ — Schliesslich wurde noch zu dem Adressentwurfe (welchen wir nach der Plenar-Beschlussfassung in dem das Verkehrswesen betreffenden Theile nachtragen werden) der Zusatz angenommen, es möge darauf verwiesen werden, dass die allgemeinen Verkehrsinteressen die Wiener Stadtbahn, die so viele grosse Bahnlinien verbinden soll, nothwendig machen.

Behandlung der Eisenbahnbediensteten während der Erfüllung ihrer Militärdienstpflicht.

Eine diesbezügliche Vorschrift hat das K. K. Handelsministerium, auf dessen Anregung sie von der Oesterreichischen Eisenbahndirektoren-Konferenz verfasst wurde, genehmigt. Hiernach erscheint das Verhältniss des Beamten zur Bahnverwaltung in einer für ihn günstigen Weise geregelt. Während der Ableistung seiner Militärpräsenz-Dienstpflicht wird der definitive und der länger als 1 Jahr in Verwendung stehende provisorische Bedienstete beurlaubt, er muss aber sofort nach Enthebung vom Militärdienste sich zum Dienstantritt bei seiner Bahnanstalt melden. Ist er dienstunfähig geworden, so wird er nach den Bestimmungen der Pensionsstatuten behandelt. Während der Einrückung zu den periodischen Waffenübungen erhält der definitive Bedienstete seinen ganzen Gehalt sammt Personalzulage und das volle Quartiergeld, die provisorisch Angestellten hingegen beziehen den halben Gehalt. Im Kriegsfalle erhalten die definitiven und provisorisch Angestellten, wenn sie dem Militärmannschaftsstande angehören, den halben Gehalt und das volle Quartiergeld; wenn sie aber zu den Militärgagisten gehören, beziehen sie ein Drittel des Gehaltes und das Quartiergeld. Im Falle ihrer Verwundung oder ihres Todes werden sie oder ihre Hinterbliebenen nach den Bestimmungen der Pensionsvorschriften behandelt. Diese neuen Normen haben sämmtliche Oesterreichischen und Ungarischen Bahnverwaltungen, mit Ausnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Buschtêhrader Bahn, freiwillig angenommen.

Bahnhofbriefe in Ungarn.

Damit Briefsendungen, welche an Personen in Bahnhöfen oder in der Nähe derselben adressirt sind, keine Verspätung erleiden, und damit jedermann dringende Briefe bei Ankunft des Zuges sofort in Empfang nehmen könne, hat der Königlich Ungarische Handelsminister angeordnet, dass solche gehörig gekennzeichnete Briefsendungen unterwegs separirt und in dem betreffenden Bahnhofe zurückbehalten werden sollen. Derartige Briefe (Korrespondenzkarten, Drucksorten, Waarenmuster) sind mit der, auf der Aussenseite oben auffällig angebrachten und mehrfach roth unterstrichenen Aufschrift „Pályaudvar“ (Bahnhof) zu versehen. Die Post übernimmt für solche Briefe keinerlei Verantwortung, daher rekommandirte und Expressbriefe nicht als Bahnhofbriefe behandelt werden.

Betriebseröffnung der Raab-Uferbahn am 30. April d. J.

Durch diese der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn gehörige, in den Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten in Nr. 35 S. 345 näher bezeichnete, Verbindungsbahn wird der direkte Umschlag der mit Schiffen angelangten Waaren in Eisenbahnwagen, sowie die Aufgabe von Waaren im Centrum der Stadt Raab ermöglicht.

Veröffentlichung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr.

In der letzten gemeinschaftlichen Konferenz der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahndirektoren wurde beschlossen, die Organe des Stationsdienstes mit der Veröffentlichung der Tarife durch Anschlag in den Stationen zu betrauen und hierzu entsprechend anzuweisen. Um die Neueinführung, Aenderung oder Aufhebung von Tarifen durch Anschlag kundzumachen, ist jede Station mit einer, nach Erforderniss mit mehreren Tafeln zu betheilen, auf welchen die betreffende Kundmachung angeheftet wird. Die Dienstbefehle, mit welchen die Stationen über die Neueinführung, Aenderung oder Aufhebung der dieselben berührenden Tarife verständigt werden, sollen gleichzeitig auch die Weisung über die auf der Tafel zu bewerkstelligende Publikation enthalten.

Zugverspätungen im Monat März 1891.

In jenem Monate kamen auf den Oesterreichischen Eisenbahnen bei den Zügen mit Personenbeförderung folgende Verspätungen in den Endstationen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 441, bei den Personenzügen über 20 Minuten 525, bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 98, im ganzen 1 064. Die Anzahl der Veranlassungen, durch welche die Verspätungen herbeigeführt wurden, betrug: durch Abwarten von Zügen 788, durch Post- und Polizei-Amtshandlungen 58, durch Unregelmässigkeiten im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr 659, durch atmosphärische Einflüsse 26, durch Hindernisse auf der Bahn 22, durch mangelhaften Zustand der Bahn 157, durch Schadhaftwerden von Fahrzeugen 23, durch andere Gründe 1. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 90.

Centralweichen- und Centralsicherungs-Anlagen.

Eine solche wurde auf dem Vorbahnhofe der Nordbahnstation Prerau für die Ein- und Ausfahrten in der Richtung von bezw. nach Wien und Brünn errichtet. Der in einem Weichenthurme untergebrachte Centralapparat enthält 21 Hebel, welche zum Stellen der beiden Distanzsignale, der beiden Einfahrtssemaphoren und der 4 Ausfahrtssemaphoren, sowie zum Stellen der in die Anlage einbezogenen Weichen und zweier Rangirsignale dienen. Die Freigabe der Ein- oder Ausfahrt eines Zuges ist durch elektrische Blockeinrichtungen von den Aufträgen des Verkehrsbeamten in der Verkehrsfiliale am Vorbahnhofe abhängig gemacht. Ausser dieser Centralweichen- und Signalsicherungs-Anlage befindet sich dort auch noch eine Weichenstellanlage für die Abrollgeleise. Der in einem zweiten Weichenthurme untergebrachte Hebelapparat enthält 12 Hebel, die zum Stellen von ebenso vielen Weichen für die Abrollgeleise dienen. Alle diese Apparate stehen weder unter einander, noch mit den Semaphoren oder Distanzsignalen in abhängiger Verbindung.

Betrauung der ärarischen Postämter mit dem Verkaufe der Zonen-Kouponbillets der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Vom 1. Mai d. J. ab werden die in Nr. 50 des „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ angegebenen Postämter mit dem Verkaufe dieser Fahrkarten betraut. Die Ausstattung derselben und die Gebahrung mit solchen Karten ist in dem erwähnten Blatte beschrieben.

Zonentarifentwurf der Carl Ludwigbahn; deren Verstaatlichung.

Das Handelsministerium hat das Gesuch der genannten Bahn um Genehmigung des von ihr vorgelegten Entwurfes eines Zonentarifs für den Personenverkehr abschlägig beschieden. Die Carl Ludwigbahn schlug nämlich die Einhebung einer Fahrtaxe von $1^1/_2$ kr. für 1 km für die III. Wagenklasse mit Beibehaltung des Freigepäcks vor. Allgemein bringt man diesen abweislichen Bescheid mit der angeblich regierungsseitigen Absicht in Zusammenhang die Carl Ludwigbahn in nicht allzu ferner Zeit zu verstaatlichen, weshalb das Ministerium die Einführung neuer Personentarife, welche sich mit denen der Staatseisenbahnen nicht vollkommen decken, als nicht mehr zweckmässig erachtet. Zufolge der Konzessionsbedingungen hat nämlich der Zeitpunkt der Verstaatlichung am 4. November d. J. einzutreten. Dieser Termin der Konzession bezieht sich nur auf das alte Netz Krakau-Przemysl, für die anderen Linien Przemysl-Lemberg und Lemberg-Podwoloczyska tritt dieser Zeitpunkt erst 1896 ein. Der Modus der Ablösung durch den Staat ist gleichfalls konzessionsmässig in der Weise festgesetzt, dass der Durchschnitt der Erträgnisse

der letzten 7 Jahre vor der Verstaatlichung abzüglich der zwei schlechtesten Jahre dieses Septennats kapitalisirt wird.

Die Wiener Handelskammer und der Gütertarif der Staatsbahnen.

Die Wiener Handelskammer hat über eine Danksagung für die Einführung dieses Tarifes an den Handelsminister berathen und beinahe einstimmig angenommen. Dagegen erklärte bei der diesfälligen Besprechung Hofrath Jeitteles, dass die Handelskammer die Sache einseitig vom Standpunkte der Transportinteressenten betrachte. Der neue Gütertarif sei aber nach keiner Richtung vollkommen befriedigend. Vor allem sei er so weit entfernt, das Tarifsystem zu vereinfachen, dass er vielmehr die ohnehin schon umständliche Klassifikation der Oesterreichischen Gütertarife um 7 Klassen vermehre. Dadurch, dass der neue Tarif vorläufig nur auf den Staatsbahnen eingeführt werden wird, werden erhebliche Schwierigkeiten für die Beförderung auf verschiedenen Bahnen herbeigeführt werden, und nur derjenige Theil der Transportinteressenten werde aus dem neuen Tarife Vortheil ziehen, welcher mit seinen Produkten auf die Staatsbahnen angewiesen ist. Demnach schaffe der neue Tarif innerhalb der einzelnen Industriegruppen eine gefährliche Konkurrenz. Der Staat schädige aber auch durch die bedeutende Reduktion der Tarife im höchsten Grade die Privatbahnen, insbesondere würden jene sehr hart getroffen, welche in den Jahren 1855—1873 entstanden sind und welche nach den damals von der Staatsverwaltung ausgegangenen Erklärungen und Handlungen zu dem guten Glauben berechtigt waren, dass das Staatsbahnsystem in Oesterreich definitiv aufgegeben sei, und dass diese Unternehmungen, deren einige ohnehin schon ein sehr geringes Erträgniss bieten, sich nun im Gegensatze zu jener bei ihrer Entstehung wohlbegründeten Annahme neuerlich einem bei Feststellung seiner Tarife von ganz anderen Grundsätzen ausgehenden Machtfaktor gegenübergestellt sehen, dessen Einfluss auf ihre eigene Rentabilität ein sehr bedeutender ist. Es wäre der Staatsverwaltung möglich gewesen, durch Verhandlungen mit den Privatbahnen und durch geeignete Kompensationen jene Schädigung zu vermindern und dadurch auch die in dem Tarifwesen der Oesterreichischen Bahnen nun entstandenen grossen formellen und materiellen Unterschiede rascher zu beseitigen, als dies bei dem gewählten Vorgange der Fall sein dürfte, wie dies übrigens auch schon von anderer Seite hervorgehoben worden ist. Endlich dürfte der Ausfall der Einnahmen aus dem Gütertransport bei den Staatsbahnen und bei jenen Privatbahnen, an deren Erträgnisse die Staatsverwaltung insbesondere infolge des Garantieverhältnisses betheiligt ist, 8—9 Millionen Gulden betragen.

Jahresversammlung des Industriellenklubs in Wien am 27. April d. J.

In dem Jahresberichte für 1890 wird vor allem hervorgehoben, dass den Europäischen Industriestaaten der allmähliche Verlust der Amerikanischen Absatzgebiete drohe, doch sei das Interesse Oesterreich-Ungarns ein viel kleineres als dasjenige des Deutschen Reiches, welches in dem letzten Dezennium zu einem Industriestaate ersten Ranges emporgewachsen ist. Oesterreich exportirte Industrieprodukte für mehr als 20, Deutschland für mehr als 300 Millionen Goldgulden nach Amerika. Auch Oesterreich-Ungarn sei stärker geworden, aber mit dem Deutschen Reiche, welches seine Stelle unmittelbar nach Grossbritannien habe, vermöge es sich nicht zu messen, da Deutschland mit 21 %, Oesterreich-Ungarn aber nur mit 5 % am Welthandel in Fabrikaten betheiligt ist. Auch sei der Fabrikatenimport nach Oesterreich-Ungarn fortwährend im Steigen, und im Südosten werde das Oesterreichische Industrieerzeugniss immer mehr und mehr verdrängt.

Ferner wird einer Petition für den Donau-Oder-kanal erwähnt (bezüglich dessen auch eine Interpellation im Reichsrathe erhoben wurde). — Eine weitere Eingabe war dem Lokaltarife der Ungarischen Staatsbahnen gewidmet. Dieselbe führte aus, dass Oesterreich in Bezug auf Wohlfeilheit und Sachgemässheit der Eisenbahntarife in keinem Punkte hinter Ungarn zurückstehen dürfe.

Generalversammlung der Böhmischen Westbahn am 28. April d. J.

Nach Verlesung des Geschäftsberichtes für 1890 beantragte der Verwaltungsrath, aus dem Ueberschusse von 494 723 fl. wie im Vorjahre eine Superdividende von 5 fl. für die Aktie und den Genussschein, sohin zusammen den Betrag von 300 000 fl. zur Vertheilung zu bringen, dem Spezialfonds den Betrag von 161 937 fl. zuzuwenden, ferner dem Pensionsfonds 20 000 fl. zu widmen und den Rest von 12 785 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Präsident bemerkte, dass der Spezialfonds infolge der wesentlich gesteigerten Inanspruchnahme im abgelaufenen Jahre am 31. Dezember 1890 mit dem Betrage von 161 937 fl. passiv ist; da dieser Fonds auch im laufenden Jahre für die Bestreitung von Investitionen mit einem bedeutenden Betrage, welchen der Verwaltungsrath auf 175 500 fl. präliminirt, in Anspruch genommen werden dürfte, ergebe sich für denselben ein Gesammterforderniss von 337 437 fl. Durch die der Generalversammlung vorgeschlagene Betheiligung dieses Fonds mit 161 937 fl. und mit Hinzurechnung der Annuitäts-Differenzquote von rund 97 000 fl. würde der Spezialfonds am Ende des Jahres 1891 mit einem Passivsaldo von 78 500 fl. schliessen, dessen Tilgung durch Heranziehung der für das Jahr 1892 entfallenden Annuitätsdifferenz in Aussicht genommen ist. Die Anträge des Verwaltungsrathes wurden einhellig und ohne Debatte angenommen.

Generalversammlung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn am 30. April d. J.

Der Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1890 wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt. Bezüglich der Verwendung des Reingewinnes erstattete der Verwaltungsrath folgenden Bericht: Das Gesammteinkommen der Gesellschaft einschliesslich des Gewinnvortrages von 548 266 fl. belief sich auf 4 861 739 fl. Nach Abzug des Prioritätendienstes von 2 254 994 fl., der Abschreibungen und aller nicht in die Betriebsrechnung gehörigen Auslagen von 157 940 fl. verbleiben 2 448 804 fl. Hiervon sind zunächst für die 5 % Verzinsung, sowie für Tilgung des Aktienkapitals 1 349 766 fl. in Abzug zu bringen und es verbleibt mithin ein Ueberschuss von 1 099 038 fl. Der Verwaltungsrath beantragt die Vertheilung einer Superdividende von 4 fl. für die Aktie und den Genussschein mit zusammen 540 000 fl., so dass das Gesammterträgniss sich auf 14 fl. = 7 % belaufen würde. Aus dem Reste sei dem Verwaltungsrathe die Tantieme mit 55 077 fl. zuzuweisen und ein Betrag von 503 961 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der am 1. Mai fällige Kupon gelangt sonach mit 9 fl. Oe. W. = 15,73 ℳ = 19,41 Frcs. und 14 sh. 4½ d. zur Einlösung. Die Generalversammlung genehmigte diesen Antrag ohne Debatte und ermächtigte den Verwaltungsrath, den am 1. November fällig werdenden Kupon aus dem Erträgnisse der Oesterreichischen Linie, bezw. der Oesterreichischen Staatsgarantie und aus der von der Rumänischen Regierung zu zahlenden fixen Rate mit 5 fl. für die Aktie einzulösen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Gerücht, dass die Ungarische Regierung den Ankauf der Ungarischen Linie der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn beabsichtigt, hat zunächst eine gewaltige Hausse in diesen Effekten (257) hervorgerufen, welche durch die günstige Wocheneinnahme dieser Bahn unterstützt wurde. Die Spekulation sieht bereits alle Privatbahnen im Stadium der Verstaatlichungsverhandlungen mit der Regierung und treibt ihre Kurse hinauf; sie dürfte sich aber doch verrechnen, da der Staat hüben und drüben ein so mächtiges eigenes Bahnnetz besitzt, durch welches er einen Druck auf den nackten Egoismus der Aktionäre leicht ausüben kann. Ueberdies denkt er gar nicht daran, mit den Privatbahnen ganz aufzuräumen. Dessen ungeachtet stiegen Galizische Carl Ludwigbahn (219,25), Nordwestbahn (213), Elbethalbahn (225), Südbahn (115); von den Böhmischen Bahnen waren Prag-Duxer (85,25) wegen der Dividende von 4 fl. für die Aktie, Dux-Bodenbacher (ohne Abgeber) wegen der Dividende von 25 fl. für die Aktie und Kaschau-Oderberger (179,75) infolge der bevorstehenden Konvertirung sehr beliebt. Schliesslich sei bemerkt, dass die erste Serie des Steierischen Eisenbahnanlehens von 4 Millionen Gulden bei der Subskription mit 319 800 fl. überzeichnet wurden.

Aus Russland.

Bestimmungen über das Reserviren von Damenkupees in den Personenzügen.

Mittelst Cirkularvorschrift vom 22. Februar 1891 Nr. 2364 ordnete der Minister der Verkehrsanstalten an, dass, in Abänderung der bisher hierfür in Geltung gewesenen Normen nunmehr die nachfolgenden Bestimmungen bezüglich des Reservirens von Damenkupees in den Personenzügen zu beobachten sind.

1. Auf allen Bahnen, bezw. auf einzelnen Theilen derselben, auf denen in jeder Richtung während des ganzen Jahres täglich 2 oder mehr Züge befördert werden und sofern deren Lauf während mindestens 2 Stunden in die Zeit von Mitternacht bis 7 Uhr morgens fällt, sollen in allen 3 Wagenklassen Damenkupees vorhanden sein;

2. auf denjenigen Bahnen jedoch, welche täglich nur einen Personenzug oder nur einen gemischten Zug befördern, sollen für den zu 1. bezeichneten Fall obligatorisch nur in einem Wagen II. und III. Klasse Damenkupees reservirt sein, wobei dann noch die fernere Einschränkung gemacht wird, dass, falls im Zuge nur 1 gemischter Wagen I. und II. Klasse vorhanden

ist, in der Abtheilung für die II. Klasse kein Kupee für Damen reservirt zu werden braucht;

3. kein besonderes Damenkupee braucht vorhanden zu sein in den gemischten Zügen, sofern auf der Bahn noch Personenzüge kursiren und in denjenigen Zügen, welche zum Transporte von Arbeitern bestimmt sind;

4. in den Damenkupees ist das Rauchen verboten.

Stempel bei Uebertragung des Frachtbriefes.

Da von einzelnen Eisenbahnverwaltungen bei vorgenommener Uebertragung des Frachtbriefes von dem eigentlichen Adressaten auf eine andere Person, verlangt worden ist, dass diese Cessionen durch Erlegung einer Stempelgebühr, gleichwie bei Ertheilung einer Vollmacht, legalisirt werden, so hat der Finanzminister im Einvernehmen mit dem Minister der Verkehrsanstalten angeordnet, dass, falls die Uebertragung auf dem Frachtbriefe selbst stattfindet, eine Stempelgebühr nicht zur Erhebung zu kommen hat, weil das Dokument als solches bereits die gesetzlich vorgeschriebene Stempelgebühr getragen hat.

Bestimmungen über den Transport von Getreide in loser Schüttung.

Im „Verordnungsblatt des Finanzministeriums für Eisenbahnangelegenheiten" vom 6. April v. Mts. sind ausführliche Bestimmungen publizirt worden über den Transport von Getreide in loser Schüttung. Es wird für diese Form der Beförderung von Getreide ein doppelter Modus vorgesehen, nämlich in Eisenbahnwagen, deren Thüren durch Schutzbretter verschlossen sind und in solchen Wagen, welche innen durch einen grossen Sack ausgefüllt werden (Patent Okoken) und dadurch das Getreide vor Verschüttung schützen. Zugelassen werden zu dieser Transportart: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Grütze und Erbsen, speziell für Riga ausserdem noch Saat.

Nach dieser Anordnung ist es den Versendern gestattet, entweder die Schutzvorrichtungen der Bahnen zu benutzen, oder auch ihre eigenen zu verwenden. In beiden Fällen werden die Schutzbretter kostenfrei von der Empfangsstation der Versandstation zurückgesandt.

Benutzt der Versender die Schutzbretter der Versandbahn, so hat er hierfür 1 R. für den Wagen von 610 Pud = 10 000 kg zu zahlen, und alle am Transporte betheiligten Bahnen übernehmen die Verantwortung für die Auslieferung des zur Verladung gekommenen Quantums abzügl. von 1 % für das Eintrocknen während des Transportes. Diese letztere Verpflichtung übernehmen die am Transporte betheiligten Bahnverwaltungen aber nicht, sofern die Versender die eigenen Schutzvorrichtungen verwenden, es sei denn, dass ein Verschulden der Bahnen nachgewiesen werden kann, danach ihnen das Verschulden an dem Manko zufällt. Ausserdem werden durch jene Vorschrift noch die Beziehungen der Bahnen untereinander geordnet, namentlich soweit es sich um die Entschädigung für überhaupt nicht oder nicht rechtzeitig zurückgelieferte Schutzbretter usw. handelt.

Diese Bestimmungen sind zwar fürerst nur versuchsweise zur Einführung genehmigt worden, um zunächst Erfahrungen zu sammeln. Wir können demgegenüber aber hinzufügen, dass wie wir aus den Rechenschaftsberichten der Riga-Dünaburger Eisenbahn entnehmen, bereits gegenwärtig 34 % sämmtlichen Getreides, das in Riga eingeht, in loser Schüttung anlangt. Hiernach scheint es, dass der Versuch, der auf den Bahnen Zarizyn-Riga seit dem Jahre 1887 gemacht wird, bereits zu einem günstigen Abschluss gelangt ist und sich damit ähnliches bei den übrigen Hafenplätzen erwarten lässt. Es kann somit schon heute kaum einem Zweifel unterliegen, dass Russland im Laufe der nächsten Jahre sein sämmtliches Getreide in loser Schüttung befördern und damit die Kosten für die Beschaffung und Abnutzung von 98 Millionen Säcken ersparen wird.

Eisenbahnverkehr im Januar d. J.

Die Verkehrsergebnisse des Russischen Eisenbahnnetzes für Januar d. J., welche gegenwärtig vom Ministerium der Verkehrsanstalten veröffentlicht worden sind, ergeben das Folgende:

Es waren im Januar d. J. überhaupt im Betriebe 27 238 Werst (gegen 26 554 Werst in 1890), wobei in beiden Jahren die Bahnen Finnlands mit 1 759 Werst und Transkaspiens mit 1 343 Werst nicht berücksichtigt worden sind. Von dieser Gesammtzahl befanden sich in spezieller Verwaltung des Staates 8 007 (7 708) Werst und der Privatbahnen 19 231 (18 846) Werst.

Der Personenverkehr ergab die folgenden Resultate: es wurden befördert überhaupt 2 471 899 (2 518 578) Personen, davon auf den Staatsbahnen 470 380 (398 456) Personen, auf den Privatbahnen 2 001 519 (2 120 320) Personen, es hat hiernach der Personenverkehr im allgemeinen um 46 657 Personen abgenommen. Im einzelnen weist der Verkehr auf den Staatsbahnen ein Mehr von 71 944 Personen, auf den Privatbahnen dagegen ein Weniger von 118 801 Personen auf und zwar entfällt das Gros der geringeren Personenbewegung auf den Süden Russlands.

Im Güterverkehr gelangten zur Beförderung: überhaupt 268 252 225 (283 958 579) Pud, davon entfielen auf den Verkehr der Staatsbahnen 44 433 585 (52 319 589) Pud, der Privatbahnen 223 818 640 (231 633 990) Pud, somit hat auch der Güterverkehr einen Rückgang um 15 706 354 Pud erfahren, welcher zu gleichen Theilen auf die Staats- und Privatbahnen entfällt. Den grössten Rückgang hat der Verkehr auf der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn erfahren und zwar um 5 250 000 Pud (am 1. Februar d. J. ist diese Bahn in die Verwaltung des Staates übergegangen).

Aus dem Güterverkehr wurden vereinnahmt: überhaupt 20 968 200 (21 776 439) R., davon von den Bahnen in Staatsverwaltung 4 253 762 (4 504 766) R., in Privatverwaltung 16 714 438 (17 271 673) R.

Urtheile des Reichsgerichts.

Klage des Armenverbandes auf Ersatz der Unterstützungen, welche einer durch die Schuld eines andern verunglückten Person zu gewähren sind. — Die dreijährige Verjährung des § 54 I. 6 des Preussischen Landrechts findet keine Anwendung bei Körperverletzungen eines Arbeiters, welche von dem Dienstherrn durch Versäumung der ihm aus dem Dienstverhältnisse obliegenden Vorsichtsmaassregeln verschuldet sind.

Aus dem § 62 des Reichsgesetzes über den Unterstützungswohnsitz vom 6. Juni 1870 folgert das Berufungsgericht mit Recht, dass der klagende Armenverband, insoweit er dem Arbeiter Sz. infolge des Unfalles vom 2. Mai 1885 unterstützt hat und noch künftig unterstützen wird, Ersatz derjenigen Leistungen, zu deren Gewährung der Beklagte auf Grund der §§ 111 ff. Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 6 verpflichtet ist, von dem Beklagten in demselben Maasse und unter denselben Voraussetzungen fordern darf, als dem Sz. selbst auf jene Leistungen ein Recht zusteht.

Bezüglich der bereits aufgewendeten Unterstützungen wird das Klagerecht des Armenverbandes auch von dem Revisionskläger nicht angezweifelt. Dagegen wird zur Rechtfertigung der Revision geltend gemacht, dass die Legitimation des Armenverbandes auf dem Prinzipe der geleisteten Zahlung und gesetzlichen Cession beruhe, und dass deshalb eine Feststellungsklage wegen der erst in Zukunft zu gewährenden Armenunterstützungen grundsätzlich ausgeschlossen sei. Indessen die Zulässigkeit einer derartigen Feststellungsklage ist in der Rechtsprechung des Reichsgerichts wiederholt anerkannt worden (vergl. Entscheidungen in Civilsachen Band 2 S. 45, Band 4 S. 149; V. 22/84; III a 333/86 — Juristische Wochenschrift 1887 S. 67) und hiervon abzugehen liegt kein Grund vor.

Bei der Verwerfung des der Klage entgegengesetzten Verjährungseinwandes unterscheidet der Vorderrichter zwischen dem Anspruche der Stadtgemeinde auf Erstattung der Rettungs- und Aufräumungskosten und den Anträgen des Armenverbandes. In betreff der letzteren wird davon ausgegangen, dass der Schade, welchen der Arbeiter Sz. durch die körperlichen Verletzungen erlitten hat, nicht ausserhalb dem Falle eines Kontraktes entstanden ist, sondern in einer schuldhaften Nichterfüllung kontraktlicher Verpflichtungen von Seiten des Beklagten seinen Grund hat und deshalb der Verjährung aus § 54 Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 6 nicht unterliegt. Ein Rechtsirrthum lässt sich hierin nicht erkennen.

Aus dem Dienstmiethevertrage, welchen der Beklagte festgestelltermaassen mit Sz. abgeschlossen hatte, erwuchs für den Beklagten als Arbeitgeber die Verpflichtung, die erforderliche Aufmerksamkeit in Ansehung der thunlichsten körperlichen Sicherheit des Sz. bei dessen Dienstverrichtungen anzuwenden und jedes hierbei begangene mässige Versehen zu vertreten (§§ 16, 17, 20 Titel 3, § 278 Titel 5, §§ 869, 894 ff. Titel 11 Theil I Allgemeinen Landrechts. Vergl. Entscheidungen in Civilsachen Band 18 S. 173. Urtheil vom 16. Juni 1887, VI, 110/87 und die dortigen Citate, vom 3. November 1887, VI, 206/87, vom 4. Juli 1889, VI, 114/89 usw.). Machte sich der Beklagte eines derartigen Versehens schuldig, so stand dem Sz. auf Grund des Vertragsverhältnisses der Anspruch auf den Ersatz des dadurch entstandenen Schadens zu, und dieser Anspruch blieb ein kontraktlicher auch dann, wenn der Beklagte mit der Verletzung seiner Vertragspflichten zugleich eine unerlaubte Handlung begangen, namentlich etwa ein auf Schadensverhütungen abzielendes Polizeigesetz vernachlässigt hatte. Ob im Falle einer solchen Vernachlässigung bei der Geltendmachung des kontraktlichen Anspruches die in den §§ 25, 26 Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 6 aufgestellten Vermuthungen platzgreifen, kann hier unerörtert bleiben; denn das Berufungsgericht stellt fest, dass der Beklagte seine kontraktlichen Pflichten gegenüber dem Sz. durch grobes, mindestens aber mässiges Versehen verletzt und dadurch den entstandenen Schaden verursacht hat.

Die hiergegen von der Revision in Bezug genommenen höchstrichterlichen Erkenntnisse können nicht dahin führen, den Verjährungseinwand für zulässig zu erachten. Das in Behrend's Zeitschrift für Gesetzgebung usw. Band 4 S. 537 abgedruckte Obertribunalserkenntniss beruht auf der Annahme, dass der damals erhobene Entschädigungsanspruch durch das Kontraktsverhältniss, welches zwischen den Parteien bestanden hatte, nicht begründet werde, indem dem Verklagten nicht zum Vorwurfe gemacht werden könne, dass er seinen Pflichten bei Abschliessung und Erfüllung des Kontrakts nicht genügt habe, und das in Gruchot's Beiträgen Band 26 S. 413 mitgetheilte Urtheil des Reichsgerichts vom 30. Mai 1881 hebt hervor, dass das Fundament des für verjährt erachteten Anspruchs nicht der frühere Dienstvertrag, sondern die dem Beklagten vorgeworfene unerlaubte Handlung bezw. Unterlassung sei, so dass es sich um Geltendmachung eines ausserkontraktlichen Schadens handele. Dagegen ist im vorliegenden Falle festgestellt, dass der Beklagte seinen Pflichten bei Erfüllung des Dienstmiethevertrages infolge eines groben Versehens nicht genügt hat, und als Fundament des Anspruches nach dem Thatbestande I. Instanz nicht blos eine dem Beklagten vorgeworfene unerlaubte Handlung, sondern zugleich die Verletzung der durch den Dienstvertrag gegenüber dem Sz. übernommenen Pflichten anzusehen.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 8. Januar 1891 in der Sache Sz. w. Stadtgemeinde Schroda.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Fahrplan der Königlichen Militär-Eisenbahn vom 1. Juni 1891 ab.
Ortszeit.

Entfernungen	Berlin-Schiessplatz. Pers.-Zug 1	Gem. Zug 401	Pers.-Zug 3	Pers.-Zug 5		Stationen		Schiessplatz-Berlin. Pers.-Zug 2	Pers.-Zug 4	Gem. Zug 402	Pers.-Zug 6
0,0	6.10	8.15	1.05	5 20	ab	Berlin (Mil. B.) .	an	7.45	2.45	6.10	5 10
7,0	×6.20	8.28	1.18	5 31	↓	Marienfelde . . .	↑	7.35	×2.36	5 58	5 00
7.5	6.31	8 44	1 31	5.42	|	Mahlow	|	7.23	×2 25	5 43	4.48
7,5	×6.42	8 58	1.44	5 54	↓	Rangsdorf . . .	↑	×7 09	×2.14	5.23	×4 34
8,5	6 54	9.13	1.58	6 07	an	Zossen	ab	6 56	2 01	5.05	4 21
	6 55	9.25	2.02	6.10	ab	Zossen	an	6 53	2.00	4 28	4.18
4,5	—	×9.35	×2 11	×6 19	↓	Mellen	↑	×6 44	—	4.19	×4 09
2,5	7.07	9.48	2.20	6.26	|	Clausdorf	|	6 38	1.50	4 10	4 03
2,5	7 12	9.56	2.26	6.31	↓	Sperenberg . . .	↑	6 30	1.44	3.20	3 55
5,5	7.20	10 05	2.35	6 40	an	Schiessplatz . . .	ab	6 20	1.35	3 00	3.45

× Hält nur im Bedarfsfalle.

Die Nachtzeiten v. 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Min. Morgens (5.59) sind durch Unterstr. der Minutenzahlen gekennzeichnet.

Berlin, den 1. Mai 1891. Königl. Direkt. der Militär-Eisenbahn. (886 J)

Die K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn wird mit Einführung des diesjährigen Sommerfahrplans, ab 1. Juni, neue Tages-Schnellzüge via Tetschen nach Dresden, Berlin, Leipzig, Hamburg und auch nach Prag, Teplitz, Reichenberg etc. in Verkehr setzen.

Diese Züge werden auch Anschlüsse nach und von Braunschweig, Hannover, Köln, Aachen, Brüssel, Ostende und London erhalten.

Zur Bequemlichkeit der Reisenden werden zwischen Wien und Tetschen Restaurationswagen eingestellt.

Die Zugverbindungen werden sich wie folgt gestalten:

Wien ab 8 Uhr früh, in Dresden 6.49 Abends, in Berlin 10 Uhr 55 Abends, in Leipzig 9 Uhr 25 Abends, in Hamburg 5 Uhr 25 früh, in Prag 4.05 Nachm., in Teplitz 5 Uhr 54 Nachm, in Reichenberg 6 Uhr 01 Abends.

In umgekehrter Richtung von Hamburg 11 Uhr Abends, von Leipzig 8 Uhr 35 Vormittags, von Berlin 8 Uhr früh, von Dresden 11 Uhr 20 Vorm., von Reichenberg 12 Uhr 27 Nachm., von Teplitz 12 Uhr 15 Nachm., von Prag 2 Uhr 10 Nachm., in Wien an 10.10 Uhr Abends.

Wien, am 3. Mai 1891. (887)

2. Güterverkehr.

Im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen und der Reichs-Eisenbahnen wird, sofern für Kleinvieh in Ermangelung von Wagen mit mehreren Böden zwei oder mehrere gewöhnliche Wagen gestellt werden, die Fracht für die Hälfte des Flächenraumes der verwendeten Wagen nach den Tarifsätzen für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden berechnet.

Breslau, den 5. Mai 1891. (888)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Hannover-Bayerischen Eisenbahn-Verbande werden von und nach Flensburg, bezw. Kiel nach und von den im Ausnahmetarife 2 genannten Bayerischen Stationen direkte Frachtsätze für Fracht-Stückgüter und zwar Metalle (unedle) und Waaren aus unedlem Metall vom 20. Mai d. J. an in Anwendung gebracht. Auf desfallsige Anträgen ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze.

Hannover, den 1. Mai 1891. (889)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Kalktransporte. Mit dem 30. Juni d. J. tritt der Ausnahmetarif für den Transport von gebranntem Kalk von Stationen der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Oesterreichisch-Ungarischen Staats- und Oesterreichischen Nordwestbahn nach Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, Berlin, Magdeburg und Bromberg via Bodenbach bezw. Tetschen vom 1. Juni 1884 nebst Nachtrag I hierzu vom 5. Mai 1885 ausser Kraft.

Dresden, den 2. Mai 1891. (890)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehre Erfurt-Berlin, -Breslau, -Bromberg und -Frankfurt a/M. In die obenbezeichneten Verkehre werden am 1. Mai d. J. die Stationen Lispenhausen und Neuhof (Kreis Teltow) des Direktionsbezirks Erfurt einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 4. Mai 1891. (891)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Im Niederschlesischen Steinkohlen-Verkehr nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen wird die durch Bekanntmachung vom 8. November 1890 gestattete Maassregel, nach welcher für Sendungen von mindestens 20 000 kg an Stelle von Wagen mit 10 000 kg Ladegewicht entweder drei Wagen von weniger als 10 000 kg oder auch ein Wagen mit mehr und ein solcher von weniger als 10 000 kg, in jedem Falle jedoch von zusammen mindestens 20 000 kg Ladegewicht verwendet werden konnten, hierdurch wieder aufgehoben.

Berlin, den 5. Mai 1891. (892 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Die im Preussisch-Russischen Verbandtarif vom 1. November 1888 bezw. in dem zugehörigen Nachtrage 2 enthaltenen Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Deutschen Spezialtarife I bis III von Königsberg, Pillau, Memel nach Grajewo transito in Mengen von 5 000 kg und mehr und unter 5 000 kg finden von sogleich bereits Anwendung für Sendungen nach Grajewo tr. zur Ausfuhr nach der Station Bialystock der Russischen Südwestbahnen und nach den in der Tariftabelle I des Theils II des Deutsch-Russischen Gütertarifs aufgeführten Russischen Stationen und den vorgelegenen Russischen Stationen östlich und südlich der Linie Brest-Minsk-Smolensk-Wjasma-Moskau.

Direktion. (893 H&V)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Die Station Koslow der Rjäsan-Koslow-Eisenbahn wird vom 4/16. Mai 1891 ab in die Tariftabelle I des vom 20. Oktober alten/1. November neuen Stils 1888 gültigen Ausnahmetarif 9 (für Eier, Eiweiss und Eigelb) Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes mit den nachstehenden östlichen Schnittfrachtsätzen aufgenommen:

Frachtsätze in Rubeln:

Ab Koslow (Rj. K. B.)	Ueber Rjaschsk, Wjasma, Minsk, Wileika-Wirballen		Ueber Graesi-Orel-Smolensk-Minsk- und über Graesi-Orel-Brjänsk-Homel-Wileika	
	zu 5 000 kg (305 Pud)	zu 10 000 kg (610 Pud)	zu 5 000 kg (305 Pud)	zu 10 000 kg (610 Pud)
Fracht	184, 27	240, 53	183, 71	239, 38
Nebengebühren . .	3, 39	5, 42	3, 95	6, 57
Zusammen	187, 66	245, 95	187, 66	245, 95

Ab Schnittpunkt Wirballen westlich gelten die in der Tabelle I B genannten Ausnahmetarifs enthaltenen Markfrachtsätze.

Bromberg, den 1. Mai 1891. (894)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung

Aufhebung des Kalktarifes vom 1. Juni 1884. Der Spezialtarif für die Beförderung von gebranntem Kalk von Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, Dux-Bodenbacher Bahn, der Oest.-Ung. Staatseisenbahn-Ges. und Oesterr. Nordwestbahn nach Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Berlin, Magdeburg und Bromberg via Bodenbach bezw. Tetschen, d. d. 1. Juni 1884, der derzeit nur noch geringen Theils in Wirksamkeit steht, wird nunmehr mit Ende Juni l. J. ganz ausser Kraft gesetzt.

Wien, den 2. Mai 1891. (895)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Aenderung bei Berechnung der Fahrgebühren. Vom 1. Juni d. J. an bis auf weiteres werden bei den Schnellzügen Nr. 401 und 402 in der Strecke Villach-Franzensfeste, ferner bei den Schnellzügen Nr. 3 und 4 der Tiroler Linie in der Strecke Bozen-Franzensfeste Postzuggebühren, dann bei den gemischten Zügen in der Strecke Bruck a/M.-Leoben, bei welchen bisher Postzuggebühren eingehoben worden sind, die ermässigten Gebühren für gemischte Züge berechnet und eingehoben.

Wien, am 4. Mai 1891. (896)

4. Be- und Entladefristen.

In unserem Lokalverkehr ist die nachstehende besondere Bestimmung zu § 59 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands eingeführt worden, nämlich:

„Der Lauf der Entladefristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch Schuld der Partei verzögert wird. Die Verzögerung ist seitens der letzteren durch amtliche Bescheinigung der Zoll- oder Steuerbehörde nachzuweisen."

Dortmund, den 4. Mai 1891. (897)

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

5. Verdingungen.

Verdingung der Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten, der Brücken und Durchlässe, Wege-Ueber- und Unterführungen, sowie der Wegebefestigungsarbeiten zum Bau der Eisenbahn von Niederwalgern nach Weidenhausen vom Theilpunkt — 5 bis Theilpunkt 85 + 0 (133 000 cbm Bodenbewegung, 83 900 qm Böschungsflächen, 699 cbm Steinpackungen, 273 cbm Wasserkalk, 2 458 cbm Bruchsteinmauerwerk und 76 cbm Werksteine), eingetheilt in zwei Loose. Termin: Donnerstag, den 4. Juni 1891, Vormittags 11 Uhr, im Amtszimmer des Abtheilungs-Baumeisters Hentzen in Gladenbach, Regierungsbezirk Wiesbaden. Lagepläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 2 ℳ 80 ₰ von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 4. Mai 1891. (898)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den diesseitigen Werkstätten abgängig gewordenen Materialien sollen an den Meistbietenden verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Die Abgabe von Verzeichnissen zu ausgebotenen Materialien und der Verkaufsbedingungen erfolgt auf portofreies Ansuchen unter Einsendung von 40 ₰ durch die Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen in Chemnitz.

Kautsangebote sind bis zum 26. Mai 1891 portofrei an die Magazin-Hauptverwaltung einzureichen.

Chemnitz, am 6. Mai 1891. (899 JC)

Maschinen-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 37. 1891.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 13. Mai 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 9 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Versuchte und unversuchte Mittel gegen Wagenmangel.

(Fortsetzung aus Nr. 36.)

Mit dem Beschluss der Tragfähigkeitserhöhung des dazu geeigneten vorhandenen und des künftig neu zu beschaffenden Wagenmaterials hat die Eisenbahnverwaltung im Kampf gegen den Wagenmangel unstreitig ihr schwerstes Geschütz aufgefahren. Hand in Hand mit einer den Umständen angemessenen, fortlaufenden Erweiterung des Lastwagenparks wird jene umwälzende Maassregel zweifellos von nachhaltigster Wirkung werden. Das hieraus entspringende berechtigte Sicherheitsgefühl enthebt die Verwaltung aber keineswegs der Pflicht einer fortgesetzten Fürsorge um die weitere Vervollkommnung des Betriebsapparates und sie wird gut thun, wenn sie zur Stärkung ihrer Position jenen Streitkräften zweiten Ranges ihre Aufmerksamkeit zuwendet, die — durch Vorurtheil oder veraltende Normen zur Zeit noch gebunden — ohne besondere Schwierigkeiten verfügbar gemacht werden können und namentlich in Zeiten der Noth einen ansehnlichen Nutzen versprechen.

In erster Linie wird mit dem noch vielfach geübten Verfahren der bahnpolizeilichen Revision der Güterwagen in der Heimathwerkstatt zu brechen sein. Gegenüber dem Drange der Verhältnisse hat man sich allerdings bereits zu dem Fortschritt einer Erweiterung des Begriffs der Heimath dahin emporgeschwungen, dass die Wagen nicht mehr von bestimmten (Heimaths-) Werkstätten, sondern ziemlich allgemein von allen Werkstätten des zuständigen Heimathbezirks bezw. des Bereiches der Einzelverwaltungen ausgeführt werden. Dieses Vorgehen hat zwar nur die Bedeutung einer sehr bescheidenen Errungenschaft, bewegt sich aber in der Richtung des künftig einzuschlagenden Weges und beweist zugleich die Durchführbarkeit einer Verallgemeinerung des heutigen kleinen Fortschritts.

Schon vor längerer Zeit angeregt, wurde die Frage der Zulässigkeit der Wagenrevision ausserhalb der Heimath in einer Konferenz des Preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes (Eisenach den 14./15. September 1882) nach eingehender Erörterung einstimmig verneint. Wenn die Gründe für diese ablehnende Haltung unter den damaligen Verhältnissen nach manchen Gesichtspunkten hin auch durchaus gewürdigt werden können, so möchte es heute nicht besonders schwierig sein, die vorgebrachten Einwände Punkt für Punkt zu entkräften und namentlich wird das damals gewonnene Fazit der Berathung, darin gipfelnd, dass an der Revision in der Heimath im Interesse der Betriebssicherheit und Sparsamkeit festzuhalten sei, einigermaassen befremden.

Hinsichtlich der Sparsamkeitsbeklemmungen wurden der Mangel an passenden Vorrathsstücken und Materialien sowie die Ungeübtheit der Werkstättenarbeiter den fremden Wagen gegenüber hervorgehoben, auch die Lücken in den Listen der Akkordsätze erwähnt. Diese Bedenken, welche nach Einführung der Normalien für die Betriebsmittel ihre früher etwa vorhan-

dene Schärfe wohl grösstentheils eingebüsst haben müssen, können die Wagen**revision** nur ausnahmsweise berühren; sie richten ihre Spitze recht eigentlich gegen die ausserhalb der Heimath auszuführende Wagen**reparatur**, welche im allgemeinen — wenn auch zwangsweise — als zulässig anerkannt wird. Die bei der Revision eines fremden Wagens etwa entstehenden geringen Mehrkosten können nicht ins Gewicht fallen gegenüber denjenigen Summen, welche durch die umständliche Ueberführung des Wagens in den Heimathbezirk bezw. durch die Nothwendigkeit erwachsen, das Fahrzeug längere Zeit dem Betriebe entziehen zu müssen. Durch die Wagenzählungen im verflossenen Jahre ist festgestellt, dass **innerhalb des Wagen-Verbandsgebietes** durchschnittlich **ungefähr 75 % sämmtlicher Güterwagen** (einschl. der in den Werkstätten befindlichen) **sich ständig ausserhalb der Heimathbezirke** bewegen. Bei der bestehenden zweijährigen Revisionszeit ist die Hälfte jenes Theilbestandes (d. i. fast $^3/_8$ des Gesammtparks) alljährlich zum Zweck der Revision der Heimath zuzuführen. Berücksichtigt man die hierbei erforderlichen, zum Theil sehr ausgedehnten Leerfahrten und den Umstand, dass revisionspflichtige Wagen stets **vor Ablauf** der Revisionsfrist die Heimathfahrt anzutreten haben — eine Inaktivitätszeit von 3 Wochen vor dem Fälligkeitstermin wird amtlich als angemessen erachtet — so wird es mässig geschätzt sein, wenn die Zahl der durch **Revisionsfahrten täglich dem Betriebe entzogenen Wagen zu 1500—2000 Stück** angenommen wird. Die Möglichkeit einer Vermehrung der Tages-Bestandsziffer in diesem Umfange in Verbindung mit dem Vortheil einer ansehnlichen Entlastung der Strecken durch Fortfall des Leerumlaufs der Revisionswagen drängt zur baldigen Beseitigung eines Zopfverfahrens, dessen Herrlichkeit in absehbarer Zeit zweifellos fallen muss. Beginnt doch § 12 der „Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung usw. 1887" mit dem bezeichnenden Satz: Die bahnpolizeiliche Revision der (Güter-) Wagen findet **bis auf weiteres** in den Werkstätten des Heimathbezirks statt.

Eine nähere Beleuchtung der in gedachter Konferenz gegen die Wanderrevision vorgebrachten Bedenken würden insofern geringes Interesse bieten, als die Begründung, wie bereits erwähnt, sich weniger gegen die Revision als vielmehr gegen die Reparatur in der Fremde wendet. Bei den engen Beziehungen zwischen diesen nicht scharf abzugrenzenden Begriffen ist deren Verwechselung wohl erklärlich. Der Begriff der Revision deckt den praktischen Vorgang vollkommen. Letzterer geht über die Bedeutung des Wortes nicht hinaus und ist zunächst nichts weiter als eine Prüfung des betriebsfähigen Zustandes der Wagen. Die Revision gewährt sonach das Mittel zur Ueberwachung der besonderen Beschaffenheit jedes Fahrzeuges in seinen einzelnen Bestandtheilen. Die bei der Prüfung als nothwendig erkannten kleineren Ausbesserungen und Nachhilfen (z. B. Ersatz abgenutzter Bolzen für Bremstheile und Tragfedern) sollten getrost jeder beliebigen Werkstatt verantwortlich überlassen werden. Was bei der Revision an Arbeiten über Kleinreparaturen dieser Art hinausgeht — bei dem gegenwärtig noch stark mit hölzernen Wagen durchschossenen Park werden solche Ausnahmefälle allerdings noch verhältnissmässig zahlreich auftreten — fällt unter den Begriff der Reparatur im engeren Sinne. Es mag dahingestellt bleiben, ob es nützlich sein würde, die umfangreicheren Reparaturarbeiten ausschliesslich den Heimathwerkstätten zuzuweisen, die Praxis sah sich unter dem Zwang der Verhältnisse genöthigt, bei nicht revisionspflichtigen Wagen das Gegentheil zu gestatten und scheint sich auch im Meldewesen liberaleren Anschauungen hinzuneigen, indem beispielsweise die Rapportirung des Ersatzes von Kopfschwellen (Bufferbohlen) — einer immerhin nicht ganz unwichtigen Reparatur — neuerdings fallen gelassen ist. Unter diesen Umständen kann der in seiner Wichtigkeit überschätzte Nebenvortheil, welchen die Heimathrevision in der Möglichkeit der Erhaltung einer fortgesetzten Uebersicht über den allgemeinen baulichen Zustand der verschiedenen Wagengruppen gewährt, ferner unmöglich als Grund gegen die auswärtige Revision durchschlagen, denn die Erfahrung zeigt bei der auswärtigen Reparatur, dass die Preisgabe dieses Vortheils — dessen Bedeutung heute mehr in verschwommenen Vorstellungen als in der Praxis zur Geltung kommt — irgend welche Spuren nachtheiligen oder gar gefährlichen Charakters nicht hinterlässt. Wenn hiernach einerseits das Verlangen, bei revisionspflichtigen Wagen den Ausnahmefall der Befriedigung des gleichzeitigen Reparaturbedürfnisses für die Heimathwerkstätten zu retten, im Widerspruch steht mit dem in der Praxis mit Erfolg geübten Verfahren der Wanderreparatur, so kennzeichnet sich auch andererseits das Wesen der Revision vornehmlich in der Beobachtung einer überall mit gleicher Wirkung erfüllbaren Form. Schon diese Erwägungen **rechtfertigen den Verzicht auf den Grundsatz der Heimathrevision**; angesichts der geschilderten ausserordentlichen Vortheile, welche die auswärtige Revision in sichere Aussicht stellt, wird die Preisgabe des jetzigen Systems geradezu zur Pflicht. Die etwa entgegenzustellenden Einwände zerstreuen sich übrigens einigermaassen schon durch den Umstand, dass die mehrfach erwähnte Versammlung das vertheidigte Prinzip der Heimathrevision durch das Zugeständniss gewisser Ausnahmen selbst durchlöchert hat und dass die inzwischen geschaffene bezw. ausgestaltete Institution der Grenzwerkstätten seit Jahren auf das gleiche Ziel hinarbeitet. Auch die vor Indienststellung neuer Fahrzeuge auszuführende erstmalige Revision erfolgt jetzt im allgemeinen ausserhalb des Heimathbezirks derselben und es wird nichts aussergewöhnliches mehr darin gefunden, dass solche Wagen während der beiden ersten Dienstjahre in der Heimath meistens völlig unbekannt bleiben.

Das Konferenzprotokoll weist nun endlich noch auf solche Bedenken hin, die in letzter Konsequenz sich in dem Gedanken wiederfinden, dass der ausserhalb der Heimath revidirte Wagen an seiner Betriebssicherheit Schaden leiden könne. Diese Besorgniss dürfte s. Zt. wohl zumeist einem unklaren, wenn auch erklärlichen Gefühl der Befangenheit entsprungen sein. Sie erscheint weder durch die Erfahrung noch durch sonstige Umstände gerechtfertigt und kann einer eingehenden Betrachtung hier um so weniger gewürdigt werden, als wir eben im Begriff stehen, zu einem **weiteren kühnen Schritt nach vorwärts** zu rathen. Wir folgen dabei einer Anregung, welche — vor einigen Monaten (unseres Wissens zum ersten Male) von einer Preussischen Staatsbahndirektion gegeben — die **Frage einer Verlängerung der Revisionsperiode** aufwirft. Es sei hierzu die Vorführung einer Auslese der verschiedenen Wandlungen gestattet, welche das Bahnpolizei-Reglement in den einschlägigen Bestimmungen im Laufe eines Menschenalters erlebt hat.

In einem Reglement aus den Märztagen des Jahres 1848 finden wir das älteste uns zugängliche Revisionsrezept in folgendem Wortlaut vor:

> Die Direktion ist zur regelmässigen Revision der Transportwagen, wobei die Untertheile (!) auseinanderzunehmen sind, nach Maassgabe des von jedem einzelnen Wagen zurückgelegten Weges verpflichtet und gehalten, darüber in solcher Art Register zu führen, dass daraus jederzeit ersichtlich ist, wann die letzte Revision stattgefunden, wie sich der Zustand ergeben hat und welche Reparaturen vorgenommen sind. Die Direktion soll die Länge des Weges bestimmen, nach dessen Zurücklegung jeder Wagen zu revidiren ist. Dieser Weg soll nicht über 2400 Meilen (18000 km) betragen.

In einem gleich ehrwürdigen (8 Jahre später erlassenen) Reglement hat der letzte Satz folgende Fassung erhalten:

> Dieser Weg soll nicht über 2400 Meilen und bezw. der Zeitraum nicht über 3 Monate betragen.

Das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde (1870) gewährt den Eisenbahnverwaltungen

bereits erhebliche Erleichterungen nach Maassgabe folgender Vorschriften:

Sämmtliche Wagen sind, nachdem sie 3 000 bis 4 000 Meilen (22 500 bis 30 000 km) durchlaufen haben resp. selbst bei geringerer Länge des zurückgelegten Weges nach längstens 2 Jahren einer periodischen Revision zu unterwerfen, bei welcher die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen.

Das erste Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands (1872) acceptirt diesen Wortlaut ohne Aenderungen, während die nächste Ausgabe vom 4. Januar 1875 die Unbestimmtheit in der Weglänge beseitigt und diese auf 30 000 km normirt.

Nachdem die „Technischen Vereinbarungen" von 1876 endlich für die Beseitigung der Kilometerkontrole bei Güterwagen eintreten, indem sie aussprechen, dass die Revision der Personen-, Post- und Reisegepäckwagen nach 30 000 bis 40 000 km Fahrt, längstens nach Verlauf je eines Jahres, diejenige der Güterwagen aber ohne Rücksicht auf den durchfahrenen Weg längstens nach je 2 Jahren stattzufinden hat — erfährt das Bahnpolizei-Reglement von 1875 unter dem 12. Juni 1878 die Aenderung, dass die Wagen spätestens 2 Jahre nach der ersten Ingebrauchnahme oder nach der letzten Revision, die Personen-, Post- und Gepäckwagen jedoch nach jedesmaliger Zurücklegung eines Weges von 30 000 km zu revidiren sind. Damit war eine Bestimmung gegeben, die ihren Platz bis in die Gegenwart behaupten konnte.

Dieser geschichtliche Abriss beweist die Wandelbarkeit einer Anordnung, welche, im Nimbus der Unfehlbarkeit strahlend, zum „Rührmichnichtan" des betriebstechnischen Glaubensbekenntnisses geworden zu sein scheint. Der verwegene Schritt der Technischen Vereinbarungen, welcher, das mit Generationen verwachsene System der Kilometerrevision rücksichtslos aus dem Wege räumend, für Güterwagen grundsätzlich die Revision nach Zeit wagte und erkämpfte, verdankt diesen Riesenerfolg muthmaasslich der Erwägung, dass bei der damaligen Durchschnitts-Jahresleistung der Güterwagen von 15 000 km die Neuerung einen wesentlichen Unterschied gegen den früheren Zustand nicht herbeiführen würde, indem die durch langjährigen Gebrauch geheiligte Zahl von 30 000 km auch bei der Revision nach Zeit bezw. innerhalb der zweijährigen Frist annähernd noch zu ihrem Recht kommen musste. Nachdem jedoch die Durchschnittsleistung der Güterwagen inzwischen um 20 % angewachsen ist, würde — eine gleiche spezifische Inanspruchnahme des Materials vorausgesetzt — die Revision folgerichtig jetzt auf 20 Monate einzuschränken sein. Umgekehrt kann gefolgert werden, dass die Revisionszeit unter den früheren Leistungsverhältnissen eine Erhöhung um fast 5 Monate hätte erfahren können, da die Zulässigkeit der gesteigerten Leistung durch die Erfahrungen der letzten Jahre erwiesen ist. Diese Erwägungen in Zusammenstellung mit der historisch beglaubigten Dehnungsfähigkeit der fraglichen Satzung rechtfertigen die durch gewichtige Rücksichten gebotene Prüfung des heutigen Systems in Bezug auf die Zulässigkeit weiterer Erleichterungen.

Die oben erwähnte Eisenbahnverwaltung, welche die Frage der Verlängerung der Revisionsfrist für Güterwagen entrollt hat, ist durch angestellte Sondererhebungen zu der Ueberzeugung gelangt, dass die Festsetzung einer dreijährigen Frist keine Bedenken haben könne, ein Ergebniss, das nur insoweit überrascht, als es Wunder nehmen muss, dass dieses Columbusei nicht schon einige Jahre früher gelegt worden ist.

Es ist bekannt, dass Ausbesserungen und Nachhilfen, deren Nothwendigkeit in der Regel durch die Revision festgestellt wird, im ersten Lebensalter eines Güterwagens neuerer Bauart selten vorkommen. Das Bedürfniss dazu pflegt erst bei der vierten Revision, d. h. nach vollendetem 6. Lebensjahre des Wagens aufzutreten. Dabei wird es sich im allgemeinen um Mängel geringfügiger Natur handeln, da wichtigere Schäden am Untergestell und Wagenkasten, sowie an Achsen, Achslagern und Federn, deren Ausbesserung nicht bis zur Revision aufgeschoben werden kann, im gewöhnlichen Betriebe entdeckt werden. Für die Revision werden vornehmlich die versteckt liegenden, einfachen Konstruktionstheile in Betracht kommen, deren Abnutzung oder sonstige Beschädigung erst nach Losnahme der betreffenden Stücke bemerkt werden kann, weshalb die zeitweilige Untersuchung der letzteren, soweit Rücksichten der Sicherheit dabei in Frage kommen, ebenso berechtigt als nothwendig ist.

(Schluss folgt.)

Das internationale Eisenbahn-Uebereinkommen im Reichstag.

III.

(Fortsetzung der Artikel in Nr. 21 und 29 d. Ztg.)

Bei der am 30. April d. J. stattgehabten zweiten Berathung obiger Vorlage liess sich der Berichterstatter der Kommission, Abg. Dr. von Bar wie folgt vernehmen:

„In der Sitzung des Hohen Hauses vom 9. März d. J. glaubte ich bereits die Vorlage als eine höchst erfreuliche bezeichnen zu dürfen. Wenn nun gleichwohl auf meinen Antrag die Vorlage an die Kommission verwiesen worden ist, so erschien dies einerseits gerechtfertigt mit Rücksicht auf die Wichtigkeit des Vertrages, der ja mannigfache Interessen des Publikums berührt, andererseits aber auch deshalb, weil eine Anzahl von Petitionen eingelaufen waren, welche eine Modifikation einzelner Artikel dieser Konvention als wünschenswerth bezeichnen.

Die Kommission hat nun im Beisein mehrerer der Herren Vertreter der verbündeten Regierungen, insbesondere auch des Vorstandes des Reichs-Eisenbahnamts, Herrn Präsidenten Schulz, und des Herrn Geh. Ober-Regierungsraths Dr. Gerstner die Vorlage eingehend geprüft und ist dann einstimmig zu der Ansicht gekommen, dass dieses Uebereinkommen, welches geeignet erscheint, den internationalen Handelsverkehr auf einem sehr grossen Europäischen Gebiete zu sichern und zu erleichtern, indem es den internationalen Frachtverkehr von einer Menge von Schwierigkeiten befreit, dem Hohen Hause unverändert zur Genehmigung empfohlen werde.

Bei dem grossen Umfang, welchen diese Konvention hat, wird es sich vielleicht nicht empfehlen, das Hohe Haus mit den einzelnen Artikeln noch weiter zu befassen, da, wie gesagt, die Kommission einstimmig der Ansicht gewesen ist, dieses Uebereinkommen unverändert zur Annahme zu empfehlen. Es erscheint aber zweckmässig, einiges hinzuzufügen über die Petitionen, welche eine Modifikation einzelner Punkte als wünschenswerth bezeichnen. Ein Theil dieser Petitionen, ausgehend von einer Anzahl von Geschäftsfirmen, Privatpersonen in Breslau, dann auch von dem Justizrath Muther in Coburg, richtet sich gegen die Bestimmung des Art. 23 Absatz 3.

Nach dem früheren Rechte konnte eine Pfändung des rollenden Materials auswärtiger Eisenbahnverwaltungen im Deutschen Reiche erfolgen zum Zwecke der Vollstreckung Deutscher Gerichte; es wurde dadurch insbesondere dem Gerichtsstande der Erfüllung eine reelle Sicherheit gewährt. Nun ist bereits durch ein Reichsgesetz vom 3. Mai 1886 im Falle der Beobachtung der Gegenseitigkeit das im Deutschen Reich befindliche rollende Material auswärtiger Eisenbahnverwaltungen von der Pfändung befreit; die Konvention dehnt diese Pfändungsfreiheit aus auf die Guthaben der hier in Betracht kommenden Eisenbahnverwaltungen, sofern diese Guthaben aus dem internationalen Transporte herrühren, und sofern der Arrest oder die Pfändung nicht erfolgt auf Grund einer Entscheidung der Gerichte desjenigen Staates, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört. Damit ist dann allerdings die reelle Sicherheit des sogenannten Gerichtsstandes der Erfüllung gegenüber fremden Eisenbahnverwaltungen im Deutschen Reiche im wesentlichen beseitigt.

Es ist nun zuzugeben, dass hierin gegenüber dem in der Deutschen Civil-Prozessordnung gewährleisteten Recht Deutscher Gläubiger gegen auswärtige Schuldner eine gewisse Be-

einträchtigung liegt. Aber — und hierin ist die Kommission einstimmig gewesen, es hat darüber eine Diskussion unter Hervorhebung verschiedener Meinungen gar nicht stattgefunden — der einheitliche internationale Transport zwingt die Eisenbahnen zu gegenseitigen Krediten. Die Möglichkeit des Zugriffs irgend eines beliebigen Gläubigers mittels Arrest oder Pfändung ist aber einerseits immer eine zufällige Sache und würde andererseits zu beständigen Störungen des Kredits Anlass geben. Dem wichtigen Interesse gegenüber, dass die Eisenbahnen gezwungen werden, sich Kredit zu geben, müssen daher die Rechte einzelner Privatgläubiger allerdings weichen, um so mehr, als ja die Konvention verschiedene Bestimmungen getroffen hat, wodurch für Forderungen aus internationalen Transportverträgen wenigstens auch eine internationale Rechtshilfe stattfindet.

Von den Petenten ist nun besonders aufmerksam gemacht worden auf die bekannten Streitigkeiten mit Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen über die Währungsfrage. Nachdem in Deutschland die Goldwährung eingeführt war, haben Oesterreichische Eisenbahnverwaltungen Zinsen und Kapital für die von ihnen ausgegebenen Obligationen nur in Oesterreichischen Silbergulden bezahlt, und das Deutsche Reichsgericht hat allerdings erkannt, dass die Deutschen Gläubiger, insofern eine Zahlung im Deutschen Reich versprochen war, ein Recht hätten auf Zahlung in der neuen Deutschen Goldwährung. Von Seiten der Oesterreichischen Gerichte ist aber das Gegentheil erkannt worden, und daraus sind dann zahlreiche Pfändungen, insbesondere auch des rollenden Materials, früher hervorgegangen.

Es ist nun gesagt worden, dass gerade diese Gläubiger, die sehr erhebliche Rechte nach Maassgabe des Erkenntnisses des Deutschen Reichsgerichts gegenüber den fremden Eisenbahnen hätten, in ihren Rechten und Interessen gekränkt wurden durch den Abschluss der Konvention, und es ist eventuell beantragt worden, man möge einen Zusatzartikel abfassen oder ein Zusatzgesetz, wonach die Rückanwendung auf solche Rechte und früher vorgenommene Pfändungen ausgeschlossen wäre. Allein die Kommission ist der Meinung gewesen, dass ein solcher Zusatz unrichtig sein würde. Einerseits ist die Frage der Rückanwendung eines neuen Gesetzes eine einfache Frage der Judikatur, und andererseits würde man sich auch möglicherweise dem Vorwurf aussetzen, wenn man eine solche besondere Deklaration dem Uebereinkommen hinzufügte, dadurch das Uebereinkommen in gewissem Umfange verändert zu haben.

Ausserdem waren eine Anzahl Petitionen eingegangen von den Handelskammern Breslau und Thorn und einer Anzahl bedeutender Schlesischer Geschäftsfirmen. Diese wenden sich gegen die Bestimmung des Art. 10 der Konvention, welcher zufolge die Zollabfertigung lediglich durch die Eisenbahn selbst erfolgen soll, nicht durch Bevollmächtigte des Absenders. (Allerdings kann dieser durch einen Bevollmächtigten der Zollabfertigung assistiren.) Die Petenten behaupten nun, dass die Beamten der Eisenbahn hier nicht so vollständig das Interesse der Absender wahren würden, wie der von ihnen besonders bestellte Bevollmächtigte; namentlich wurde dabei die Thätigkeit der Grenzspediteure an der Russischen Grenze als eine für den Deutschen Export sehr nützliche und erfolgreiche bezeichnet. Die Kommission war nun der Meinung, dass allerdings eine Bestimmung des Inhalts, dass dem Absender die eigene Zollabfertigung durch besondere Bevollmächtigte gestattet würde, der Vorschrift des Art. 10 der Berner Konvention gegenüber vorzuziehen wäre, wie auch die Herren Regierungskommissare erklärten, dass in dieser Beziehung bei den Verhandlungen über den Abschluss der Berner Konvention die Deutschen Bevollmächtigten sich bemüht haben, dass aber dieselben in dieser Beziehung in einer erheblichen Minderheit geblieben seien. Nach Ansicht der Kommission konnte nun aber von einer Verwerfung der Konvention aus diesem Grunde keine Rede sein, zumal auch in Beziehung auf den Verkehr mit Russland nach den Erklärungen der Herren Regierungskommissare die Konvention thatsächlich eine Verschlechterung nicht bedeutet, da Russland schon jetzt die Zollabfertigung durch die Eisenbahnbeamten selbst obligatorisch gemacht hat. Eine Aenderung der Konvention für die nächste Zukunft erschien aber nach den Erklärungen der Herren Regierungskommissare ausgeschlossen. Auch hat die Mehrheit der Kommission Abstand davon genommen, zwei Resolutionen zu empfehlen, welche allerdings von einem Theile der Mitglieder vorgeschlagen wurden.

Einmal wurde nämlich vorgeschlagen eine Resolution, dass bei etwaigen Verhandlungen mit der Russischen Regierung über die gegenseitigen Verhandlungen die gegenwärtig bestehenden tarifarischen Erleichterungen des Transitverkehrs auf den Eisenbahnen beider Seiten erhalten würden. Diese Resolution wurde von der Majorität abgelehnt, weil die Preussische Regierung selbstverständlich durch Aufrechterhaltung der Begünstigung des sogenannten gebrochenen Verkehrs, d. h. eines Verkehrs, welcher nur über die nächste Grenzstation hinaus dirigirt wird und von dort erst weiter aufgenommen wird ins Innere des auswärtigen Landes, insbesondere nach Russland, schon gegenwärtig in dieser Beziehung die möglichsten Vergünstigungen gewährt, wie das auch aus einer der Petitionen selbst hervorgeht.

Eine andere Resolution, die dahin ging, dass man die nächste Gelegenheit benutzen möge, um in dieser Beziehung eine Aenderung der Konvention herbeizuführen, wurde ebenfalls abgelehnt, weil eben nach der Erklärung der Herren Regierungskommissare eine Bemühung der Deutschen Regierung in dieser Beziehung für die nächste Zukunft, ehe sich weitere Erfahrungen herausgestellt haben werden, aussichtslos sei. Auch in dieser Beziehung ist dann also die Kommission zu der Ansicht gelangt, das vorliegende Uebereinkommen Ihrer Genehmigung unverändert zu empfehlen.

Zugleich ist aber auch durch Majorität beschlossen worden, die Petitionen, deren Inhalt ich vorhin vorzutragen mir erlaubt habe, durch Ihre Genehmigung der Konvention für erledigt zu erklären."

Im Anschluss hieran erklärte Abg. Dr. Hammacher:

„Der vorliegende internationale Vertrag ist die Frucht langjähriger gemeinsamer Arbeit der Vertreter der grösseren Eisenbahnstaaten Centraleuropas. Ich glaube, dass ich durchaus im Sinne des Herrn Referenten und aus dem Geiste der Kommission spreche, wenn ich der Theilnahme unserer, der Deutschen Vertreter bei den Konferenzen über diesen Vertrag die offene Anerkennung ausspreche nicht blos für ihre überall und auch von den Vertretern der übrigen Staaten gewürdigten Bemühungen um die Erreichung des Zieles, sondern insbesondere deshalb, weil es ihnen gelungen ist, aus dem Geiste des bestehenden Deutschen Eisenbahnrechts heraus die wichtigsten Grundsätze in das internationale Uebereinkommen zu übertragen.

Der Vertrag selbst wird, wie der Herr Referent bereits sagte, durchaus nützliche Wirkungen für den internationalen Verkehr der Deutschen mit dem Auslande haben. Ich gehe auf die Einzelheiten um so weniger ein, weil es dem Herrn Referenten, wie ich glaube, gelungen ist, ein getreues Bild von den Verhandlungen der Kommission zu geben; in einem Punkte erlaube ich mir aber das Referat zu vervollständigen. Dieser betrifft den § 11 des Abkommens, in welchem eine Sicherung dafür verabredet ist, dass nicht durch geheime Verabredungen differentielle Tarife in den internationalen Eisenbahnverkehr eingeführt werden. Bekanntlich ist mit dem System der geheimen Tarife bei uns in Deutschland vollständig gebrochen. In der Kommission theilten die Herren Regierungskommissare mit, dass ihrerseits der lebhafte Wunsch ausgesprochen sei, man möge Verabredungen treffen, welche die Refaktien, wie ich kurz diese geheimen Verabredungen über Tarife bezeichnen will, auch in dem Binnenverkehr der kontrahirenden Staaten ausschlössen.

Es ist einleuchtend, dass so lange, als thatsächlich Refaktien in dem inneren Verkehr der kontrahirenden Staaten bewilligt werden, damit die Wirkungen des internationalen Vertrags und der auf der Einheitlichkeit beruhenden internationalen Tarife durchbrochen werden können. Mit Rücksicht darauf wurde der Kommission mitgetheilt, dass die erwähnten Bemühungen nicht zu dem von den Deutschen Vertretern angestrebten Ziele geführt hätten, weil die Vertreter der übrigen Staaten es abgewiesen haben, durch einen Vertrag sich für die tarifarische Ordnung der Eisenbahnfragen in ihren eigenen Ländern zu binden, dass dagegen im Prinzip von sämmtlichen Vertretern der übrigen kontrahirenden Eisenbahnstaaten das Zugeständniss gemacht worden ist, sie würden die inneren Tarife auf der Grundlage der Veröffentlichung und Einheitlichkeit derselben im Geiste des internationalen Vertrags ausgestalten. Nach der Ansicht der Herren Regierungskommissare ist hierin eine Gewähr dafür gelegen, dass mit dem System der Refaktien auch in dem Binnenverkehr der kontrahirenden Staaten nunmehr wenigstens so weit aufgeräumt werden wird, dass daraus nachtheilige Folgen für den internationalen Verkehr nicht entstehen.

In der Kommission wurden trotzdem vielfach nach der Richtung hin Zweifel laut und allseitig das Bedauern in Uebereinstimmung mit den Herren Vertretern der Regierung darüber geäussert, dass es nicht gelungen ist, in den gegenwärtigen Vertrag darauf bezügliche bestimmt kontrolirbare und ausführbare Bestimmungen zu bringen.

Ich möchte sodann noch zwei Worte sagen über die von dem Herrn Referenten vorgetragene Beschwerde der Spediteure an der Oesterreichischen und Russischen Grenze, also über Art. 10 des gegenwärtigen internationalen Abkommens. Der Herr Referent hob mit Recht hervor, dass an dem gegenwärtig bestehenden steuerlichen Abfertigungszustand der Waaren, die von Deutschland nach Russland transitiren, durch das hier in Rede stehende Uebereinkommen nichts geändert wird. Es geht auch aus dem Inhalt der Petitionen selbst hervor, dass bereits

seit zwei Jahren die steueramtliche Abfertigung der Deutschen Waaren an der Russischen Grenze durch die Eisenbahn erfolgt. Jedenfalls werden die uns vorgetragenen Beschwerden mit Unrecht gegen die Bemühungen der Deutschen Kommissarien bei der Berner Konvention gerichtet. Diese haben es nicht an ernsten Versuchen fehlen lassen, das Zugeständniss Russlands und Oesterreichs dafür zu gewinnen, dass man den Spediteuren die Zollabfertigung überlassen kann. Es ist aber von der grössten Bedeutung, dass nach dem Art. 10 der bei der Zollabfertigung interessirte Transportaufgeber das Recht hat, sich durch eine Vertrauensperson bei den zollamtlichen Geschäften vertreten zu lassen. Es will mir persönlich scheinen, als ob diese Zulässigkeit eine starke Gewähr dafür böte, dass bei der Zollabfertigung selbst keine Ungerechtigkeiten und Ungehörigkeiten seitens der Russischen Zollbeamten vorgenommen werden. Ist das aber — und man behauptet es — nicht zutreffend, wäre es vielmehr nothwendig gewesen, dass man den Spediteuren die Besorgung der Zollabfertigung hätte überlassen können, dann, glaube ich, muss man den Mitgliedern der Kommission Recht geben und ebenso den Petenten, welche den Wunsch aussprechen, dass bei jeder zukünftig sich darbietenden Gelegenheit die Deutschen Vertreter fortgesetzt dahin streben möchten, eine Aenderung dieses Theils der Konvention herbeizuführen.

Es ist zur Beruhigung der Interessenten hingewiesen worden auf das Entgegenkommen der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung; denn um diese handelt es sich im wesentlichen bei der Tarifgestaltung der Sendungen von Deutschland nach Russland. Bis jetzt war dieses Entgegenkommen in ausgiebigem Maasse vorhanden. Es wurden der Kommission Reskripte der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau mitgetheilt, wonach bei Güterversendungen von Deutschland nach Russland die für die Befahrung der Deutschen Strecke zu zahlende Fracht plus derjenigen, die im gebrochenen Verkehr auf der Russischen Strecke zur Erhebung gelangt, in der Gesammtheit nicht höher sein soll als der Tarif, der bei der direkten internationalen Versendung zur Erhebung gelangt wäre. Eine Gewähr dafür, dass die Preussische oder irgend eine andere Eisenbahnverwaltung auch in Zukunft ebenso verfahren wird, liegt aber nicht vor, — und, würde die Benutzung der Eisenbahnen von Deutschland nach Russland in dem gebrochenen Verkehr demnächst nicht auf der Grundlage erfolgen können, dass die Eisenbahnfracht nicht höher ist als die bei internationalen direkten Versendungen, so träte allerdings eine erhebliche Schädigung des Handelsverkehrs zwischen Deutschland und Russland ein. Ich hoffe, dass diese Anregung von den Herren Vertretern der verbündeten Regierungen benutzt wird, heute vor dem Hause und dem Lande zu erklären, dass man es fortgesetzt Deutscherseits als im Deutschen Interesse gelegen betrachte, den berührten Wünschen der Interessenten zu entsprechen, indem man jede Gelegenheit dazu benutzt, um die Russische und Oesterreichische Regierung zu einem Abkommen zu veranlassen, welches die Vermittelung der Spediteure bei der zollamtlichen Abfertigung gestattet."

Hierauf wurde das Uebereinkommen nebst Einleitung und Ueberschrift, ferner das Reglement, betreffend die Errichtung eines Centralamts und das Schlussprotokoll artikelweise zur Abstimmung gebracht und angenommen. Bezüglich der Ausführungsbestimmungen erklärte der Präsident, dass sie „zur Kenntnissnahme" vorgelegt sind und keiner Abstimmung seitens des Reichstags bedürfen.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" ist von der geschäftsführenden Verwaltung der IV. Nachtrag herausgegeben worden.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Güterwagenpark - Verzeichnisse Nr. 26 (Grossherzoglich Oberhessische Staatseisenbahnen), Nr. 39 (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover), Nr. 73 (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn) und Nr. 79 (K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn) neu herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark - Verzeichnisse werden die älteren Güterwagenpark-Verzeichnisse gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1578 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, Begleitschreiben zum Protokoll der am 4./6. November 1890 in Brüssel abgehaltenen Sitzung des engeren Ausschusses für die Ausarbeitung von Vorschriften, betreffend die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrkarten der Französischen Eisenbahnen in unmittelbarer Verbindung mit Vereins-Fahrscheinheften (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 1579 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 1584 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereins - Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 1622 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1890 (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Die Verhandlungen zwischen Vertretern Deutschlands und Oesterreich-Ungarns wegen Revision der beiderseitigen Betriebsreglements
auf Grund der Bestimmungen des Berner Uebereinkommens über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr.

Ueber den Abschluss dieser Verhandlungen (siehe Nr. 35 S. 345) schreibt der „Reichsanzeiger" unterm 6. Mai d. J.:

„Die am 27. April d. J. im Reichs-Eisenbahnamt begonnenen Verhandlungen zwischen Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Kommissaren zu gemeinsamer Umarbeitung der beiderseitigen Betriebsreglements für den inneren Eisenbahnverkehr haben in allen wesentlichen Punkten zu einer erfreulichen Einigung geführt und sind heute geschlossen worden. An der Spitze der auswärtigen Vertretungen standen für Oesterreich der Sektionschef im K. K. Handelsministerium, Geheime Rath Dr. Ritter von Witteck, für Ungarn der Ministerialrath im Königlichen Handelsministerium Kilényi; geleitet wurden die Berathungen durch den Geh. Ober-Regierungsrath Dr. Gerstner vom Reichs - Eisenbahnamt."

Wie wir erfahren, ist die Verständigung durchweg auf Grund der Berner Abmachungen erfolgt, welche, während die Konferenz versammelt war, in zweiter und dritter Lesung vom Reichstag genehmigt worden sind.

Verspätungen im Monat Februar d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Februar d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt - Betriebslänge von 36 155, 38 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 579 Schnellzüge, 2 036 Personenzüge und 345 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3 960. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 12 939 943 Zugkm bezw. 235 889 994 Achskm gegen 14 279 122 Zugkm bezw. 253 106 343 Achskilometer im Vormonat und gegen 11 668 193 Zugkm bezw. 237 235 439 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1 426 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 2 534 Verspätungen zur Last fallen gegen 11 615 im Vormonat und 999 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 196, auf 1 Million Achskilometer 11, mithin auf 1 Million Zugkilometer 110 = 128 v. H. mehr als im Monat Februar des Vorjahres und 617 = 76 v. H. weniger als im Vormomat und auf 1 Million Achskilometer 7 = 175 v. H. mehr als im Monat Februar des Vorjahres und 35 = 76 v. H. weniger als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 2 601 Anschlüsse versäumt (gegen 914 in demselben Monat des Vorjahres und 14 157 im Vormonat). Bei 7 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 10 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- bezw. 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld sowie der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Dortmund - Gronau - En-

scheder Bahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und die Neustrelitz-Warnemünder Bahn an die ungünstigsten Stellen. In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen und Anschlussversäumnisse bei denjenigen Zügen, welche infolge von Schneeverwehungen ausfielen, unberücksichtigt geblieben. Aus dieser Ursache sind 95 Züge ganz und 14 Züge streckenweise ausgefallen, wobei 29 Anschlüsse verfehlt wurden.

Hagenow-Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln.

Die amtlichen Blätter veröffentlichen die Staatsverträge vom 5. und 13. Dezember 1889 1. zwischen Preussen und Mecklenburg-Schwerin bezw. Mecklenburg-Strelitz, 2. zwischen Preussen und Lübeck wegen Herstellung einer Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln.

Preussische Staatsbahnen.

Im Etatsjahre 1890/91 wurden bisher im Vergleich zum Vorjahre vereinnahmt:

im	für Personen 1890/91	gegen 1889/90	für Güter 1890/91	gegen 1889/90
	Mark			
April	19 081 356	+ 1 623 642	47 050 563	+ 1 833 173
Mai	21 900 411	+ 4 842 138	48 864 503	+ 5 659 008
Juni	20 150 582	— 1 870 304	46 574 550	+ 3 967 629
Juli	25 533 008	+ 1 524 632	48 947 915	+ 355 097
August . . .	24 778 368	+ 1 660 948	50 335 809	— 1 453 165
September . .	22 824 068	+ 1 184 087	52 321 610	+ 1 275 121
Oktober . . .	19 266 259	+ 1 054 809	57 637 501	+ 531 076
November . .	15 381 062	+ 872 029	52 182 276	— 2 722 152
Dezember . .	15 184 435	+ 850 155	48 938 893	— 745 943
Januar . . .	12 663 714	— 113 335	46 388 448	— 2 201 381
Februar . . .	12 910 931	+ 1 111 246	50 743 915	+ 2 369 265
März	17 156 997	+ 2 200 355	54 385 557	+ 1 521 920

	insgesammt	gegen 1889/90
	Mark	
April	69 473 744	+ 3 897 838
Mai	74 110 046	+ 10 800 101
Juni	70 097 040	+ 2 501 273
Juli	78 236 279	+ 2 449 670
August	78 761 974	+ 744 623
September . . .	78 886 131	+ 2 919 336
Oktober	80 880 000	+ 1 970 272
November . . .	71 504 815	— 1 297 790
Dezember . . .	68 063 334	+ 612 905
Januar	62 975 729	— 2 001 125
Februar	67 283 337	+ 3 734 446
März	78 660 276	+ 4 976 565
Betriebslänge . . . km	24 888	+ 508
Einnahme für 1 km . ℳ	3 161	+ 199

Im Etatsjahre 1890/91 wurden insgesammt erzielt:

	1890/91	gegen 1889/90
	Mark	
für Personen	228 471 646	+ 14 653 355
„ Güter	609 688 243	+ 7 195 374
an Extraordinarien . . .	4 893 885	+ 6 765 643
zusammen	887 103 774	+ 28 614 672
oder für 1 km	35 935	+ 290

Die definitive Einnahme des Vorjahres stellte sich gegen die damalige provisorische Einnahme, bei der Verkehrseinnahme (also Güter und Personen) auf + 4 004 975 und bei der Gesammteinnahme auf + 9 731 696 ℳ; es ist demnach auch bei den letztjährigen Ziffern nach Vornahme der Berichtigungen auf ein bedeutendes Mehr zu rechnen.

Tarifermässigungen infolge des Bergarbeiterstreiks.

Um den Fortbetrieb der auf den Kohlenverbrauch angewiesenen Industriezweige und die Weiterbeschäftigung ihrer Arbeiter durch Eisenbahn-Frachtermässigungen für den Bezug an Steinkohlen aus entfernten Bezirken, auch aus dem Auslande, zu erleichtern, sind für Steinkohlen- und Kokssendungen in Ladungen von mindestens 10 000 kg vorbehaltlich weiterer Verlängerung der Maassregel vom 27. d. Mts. ab auf die Dauer von 14 Tagen die folgenden Frachtvergünstigungen gewährt, nämlich: a) im Verkehr aus den Schlesischen Grubenbezirken nach den von der betreffenden Versandstation über 600 km entfernt gelegenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a/M., Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.), Hannover und Magdeburg die Frachtsätze des auf den Preussischen Staatsbahnen seit dem 1. Januar 1890 gültigen Ausnahmetarifs für Düngemittel usw. mit der Maassgabe, dass der nach demselben für 601 km sich ergebende Frachtsatz auch im Verkehr nach den 489 bis 600 km entfernten vorgelegenen Stationen der vorbezeichneten Direktionsbezirke und des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin berechnet wird; b) für die Einfuhr von Steinkohlen und Koks über Deutsche Nordseehäfen von den Hafenstationen Altona-Ottensen, Büsum, Glückstadt, Hamburg (B. und H.), Husum, Karolinenkoog, Tönning, Bremen, Bremerhafen, Cuxhafen, Geestemünde, Harburg, Vegesack (Grohn-), Brake, Elsfleeth, Nordenham, Wilhelmshafen, Emden, Leer und Papenburg nach Preussischen Staatsbahnstationen links der Elbe bei Eisenbahnentfernungen über 200 km die um 25 % gekürzten Frachtsätze des Spezialtarifs III mit der Maassgabe, dass der sich hierbei für eine Entfernung von 201 km ergebende Frachtsatz von 0,42 ℳ für 100 kg auch für Entfernungen von 139—200 km zur Erhebung kommt; c) für die Einfuhr von Steinkohlen und Koks über Niederländische Häfen von den Stationen Amsterdam, Dordrecht, Middelburg, Rotterdam und Vlissingen nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) die um 20 % gekürzten Frachtsätze des Spezialtarifs III des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs. Neben den Frachtsätzen kommt im Verkehr von Oberschlesien durchweg eine Abholegebühr von 0,005 ℳ für 100 kg zur Erhebung, während im übrigen die für die einzelnen Fälle festgesetzten Anschlussfrachten usw. berechnet werden. Das Nähere ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Vorarbeiten.

Der Kreis Altenaer Schmalspurbahn-Gesellschaft zu Altena ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahn von Altena durch das Nettethal bis Hütte ertheilt worden.

Eröffnung und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Güternebenstellen.

Direktionsbezirk Berlin. Der an der Bahnstrecke Stralsund-Rostock belegene Haltepunkt Schwarzenpfost ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr und am gleichen Tage eine Güternebenstelle in Ahlbeck bei Swinemünde eröffnet worden.

Direktionsbezirk Bromberg. Ausserhalb der Stationsorte sind für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgütern folgende Güternebenstellen am 1. d. Mts. eröffnet worden:

1. in Gollub bei Station Schönsee,
2. „ Gorzno „ „ Radosk.

Soweit nicht anderweite Bestimmungen vom Versender oder Empfänger getroffen sind, wird das Gut in den genannten Ortschaften den Absendern bahnamtlich abgerollt oder den Empfängern in die Behausung gebracht, wofür lediglich die im Rollgebührentarif vorgesehenen Beträge zu erheben sind.

Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Berlin-Elsterwerda gelegene Haltestelle Neuhof (Kreis Teltow), welche bisher nur dem Personenverkehr diente, ist am 1. d. Mts. auch für den Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet worden.

Kreis Altenaer Schmalspurbahnen. Am 1. April d. J. ist der Haltepunkt Deitenbecke an der Strecke Werdohl-Augustenthal eröffnet worden.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Station Schadek der Kerkerbachbahn dient fortan nur noch als Haltepunkt für den Personenverkehr. Die Abfertigung von Gütern ist aufgehoben.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Die Dividende für die Stammprioritäten für das Jahr 1890 ist mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde auf $1^1/_{12}$ % (gegen $1^4/_5$ % im Vorjahre) festgesetzt worden und wird, nachdem die Generalversammlung am 19. d. Mts. ihre Zustimmung ertheilt haben wird, zur Auszahlung gelangen.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Nach dem Jahresbericht für 1890 haben die Einnahmen eine mässige Steigerung erfahren. Dieselben betrugen insgesammt 287 388 ℳ (gegen 281 918 ℳ im Vorjahre). Die Betriebsausgaben belaufen sich auf 196 039 (184 900) ℳ. Die Speisung der Maschinen hat einen Mehraufwand von 9 000 ℳ und die Bahnunterhaltung einen solchen von 8 000 ℳ erfordert, während bei anderen Titeln Ersparnisse von über 5 000 ℳ gemacht worden sind. In der am 24. Juni v. J. stattgefundenen ausserordentlichen Generalversammlung ist die Herabsetzung des Grundkapitals auf 500 000 ℳ beschlossen worden. Da sich die Gesellschaft somit in dem gesetzlichen Sperrjahre befindet, kann eine Dividende nicht vertheilt werden. Der nach dem Abschluss vorhandene Reingewinn von 3 438 ℳ wird dem Reservefonds überwiesen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Auf den 4. Juni d. J. ist eine ordentliche und ausserordentliche Generalversammlung berufen, um neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen über einen Antrag der Verwaltung auf Ausgabe von 2 400 000 ℳ neuer Stammprioritäten Beschluss zu fassen. Das neue Kapital soll die Mittel zur Ver-

mehrung des Wagen- und Lokomotivenparks, sowie für Erweiterung der Bahnhöfe und der Anschlussgeleise liefern.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Das finanzielle Ergebniss des Betriebes im Jahre 1890 hat sich nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht ähnlich günstig gestaltet wie im Vorjahre. Die Einnahmen betrugen 804 593 ℳ (gegen 748 418 ℳ im Vorjahre), die Ausgaben 450 706 (gegen 398 691) ℳ; der Ueberschuss stellt sich mithin auf 353 887 ℳ oder 44 % der Einnahmen, welchen Betrag der Aufsichtsrath der Generalversammlung wie folgt zu vertheilen vorschlägt: zur Verzinsung der Prioritätsobligationen 137 522 ℳ, zur Tilgung der Prioritätsobligationen 15 000 ℳ, zur Zahlung der satzungsmässigen Gewinnantheile 3 816 ℳ, zur Zahlung der Preussischen Eisenbahnsteuer 3 749 ℳ, zur Zahlung einer Dividende von 5 % an die Stamm-Prioritätsaktien 60 000 ℳ und von 4¾ % an die Stammaktien 104 500 ℳ, zu Rücklagen in die Fonds 23 300 ℳ, zu sonstigen Zwecken 1 800 ℳ und zum Vortrag auf die nächstjährige Rechnung 4 100 ℳ. — Die Generalversammlung hat am 20. Mai 1890 1 000 000 ℳ zur weiteren Entwickelung der Leistungsfähigkeit des Betriebes durch Aufnahme einer Prioritätsanleihe zur Verfügung gestellt, von welcher 350 000 ℳ im Portefeuille bleiben. Der Betrag von 650 000 ℳ ist zur Beschaffung von Wagen, zum Bau einer Nebenbahn nach dem Kalkwerke der Herren Buchholz & Märtens usw. zu verwenden. Die Direktion berichtet, dass das Nebengeleis bereits vollendet, der grösste Theil der Wagen beschafft und die nöthigen Seitengeleise auf den Bahnhöfen theils ausgeführt, theils in der Ausführung begriffen sind. Das bezeichnete Kalkwerk wird im Laufe dieses Sommers in Betrieb kommen und bei der erfreulichen Entwickelung auch der übrigen an der Bahn belegenen Industrien ist zu hoffen, dass auch für 1891 gute finanzielle Resultate sich ergeben werden.

Saalbahn.

Auf der Tagesordnung der Generalversammlung vom 9. n. Mts. stehen nach dem „Berl. Akt." nun thatsächlich zwei Anträge, betr. die Verstaatlichung der Bahn. Der eine geht von den Gemeindebehörden in Rudolstadt aus und verlangt einfach die Anknüpfung von Verhandlungen mit Preussen wegen des Ankaufs der Bahn ohne Direktive für den Kaufpreis. Entschiedener tritt Herr C. W. Zöllner in Cottbus auf, der verlangt, die Generalversammlung solle beschliessen, kein Antrag auf Verkauf dürfe gestellt werden, falls er den Stammprioritäts-Aktien nicht mindestens $4^2/_3$ % Rente oder eine Baarabfindung von 108 Thlr. für die Aktie von 100 Thlr., den Aktionären nicht mindestens 2 % oder 50 Thlr. sichert. Dieser Beschluss soll künftig nur mit einer Majorität von $^3/_4$ der abgegebenen Stimmen abgeändert werden können, wobei Aktien und Prioritätsaktien gleiches Stimmrecht haben.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

In der Aufsichtsrathssitzung vom 5. d. Mts. wurde beschlossen, der am 11. Juni nach Weimar einberufenen Generalversammlung, auf deren Tagesordnung u. a. die Beschlussfassung über den Antrag eines Aktionärs, betr. den Verkauf der Bahn an den Preussischen Staat, steht — für die Stammprioritäten eine Dividende von $3^2/_3$ % gegen 4 % in Vorschlag zu bringen. Die Stammaktien erhalten, wie im Vorjahre, keine Dividende.

Werrabahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 3 % in Vorschlag zu bringen.

Rhein-Weser-Elbekanal.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat an den Vorsitzenden des Ausschusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbekanals auf eine Eingabe im Einverständniss mit dem Finanzminister erwidert, dass er bereit sei, dem Antrage des Ausschusses für die Förderung des Rhein-Weser-Elbekanals bezw. des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen entgegenkommend, die Vorarbeiten für die Fortführung des Dortmund-Emshäfenkanals nach der Weser und Elbe auf Kosten beider vorbezeichneten Vereinigungen ausführen zu lassen. Die Kosten dieser Vorarbeiten belaufen sich ausweislich des von der Königlichen Kanalkommission zu Münster aufgestellten Kostenüberschlages auf 135 000 ℳ und erfordern eine Zeitdauer von etwa 2 Jahren. Der Ausschuss hat, nach dem „Berl. Act.", beschlossen, das Anerbieten dankbar anzunehmen, und 55 000 ℳ zur sofortigen Verfügung gestellt mit dem Bemerken, dass nach Verlauf eines Jahres auf Erfordern der weiter nothwendige Betrag bis zum vorbezeichneten Höchstbetrage für die wirkliche Verwendung zur Verfügung gestellt werden wird.

Verschiedenes.

Preisaufgabe zum 50jährigen Gedenktage des Vereins für Eisenbahnkunde.

Auf Wunsch des Vorstandes vorgenannten Vereins theilen wir nochmals die von demselben ausgeschriebene Preisaufgabe unseren Lesern nachstehend zur Kenntniss mit:

„Da eine Geschichte des Preussischen Eisenbahnwesens in vollem Umfange ein zeitraubendes und schwieriges Werk ist und nur nach umfassenden Vorarbeiten fertiggestellt werden kann, so wird als Preisaufgabe eine Studie verlangt, welche einen Beitrag zu dieser Geschichte liefert.

Es kann sowohl die Entwickelung des gesammten Preussischen Eisenbahnwesens innerhalb eines bestimmten Zeitabschnittes, als auch die Entwickelungsgeschichte einer grösseren Preussischen Bahn oder eines wichtigen Preussischen Eisenbahnverbands, oder aber die Entwickelung bestimmter Zweige des Preussischen Eisenbahnwesens z. B. des Betriebes bezw. auch wichtiger Theile desselben, der Personentarife, der Gütertarife usw. gewählt werden. Es kommt dabei wesentlich darauf an, dass der betreffende Gegenstand eingehend behandelt und wissenschaftlich durchgeführt ist."

Die Bearbeitung muss in Deutscher Sprache abgefasst sein und bis zum 1. Mai 1892 an den Verein für Eisenbahnkunde, Berlin W., Wilhelmstr. 92/93, eingeliefert werden. Derselben ist ein versiegelter Briefumschlag, welcher in der Aufschrift das gewählte Kennwort und im Innern die Angabe von Namen und Wohnort des Verfassers enthält, beizugeben. Die eingegangenen Arbeiten werden von einem vom Vereine gewählten Ausschusse geprüft, welcher letzterer in einer Vereinssitzung spätestens im Oktober 1892, darüber berichtet und sich gleichzeitig darüber äussert, ob und welchem der eingelieferten Bearbeitungen Preise zuzuerkennen sind. Zur Ertheilung von einem oder mehreren Preisen ist ein Betrag von 2 000 ℳ ausgesetzt.

Die preisgekrönten Arbeiten werden Eigenthum des Vereins. Sofern jedoch der letztere von einer Veröffentlichung derselben auf seine Kosten Abstand nimmt, steht dieselbe dem Verfasser frei. Die nicht preisgekrönten Arbeiten werden den Verfassern an ihre durch den Vorsitzenden des Vereins aus den Briefumschlägen zu ermittelnde Adresse zurückgesandt, sofern dieselben bis zum 1. November 1892 nicht abgeholt worden sind.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Ernannt sind unter Uebernahme in den unmittelbaren Staatsdienst:

Der Abtheilungsingenieur Weber in Züllichau zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion daselbst und der Maschineninspektor Memmert in Glückstadt zum Eisenbahn-Maschineninspektor unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Betriebsamt daselbst.

Versetzt sind:

Der Regierungsrath Thimm, bisher in Altona, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Erfurt; der Baurath Stuertz, bisher in Landsberg a. W., als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt (Direktionsbezirk Bromberg) in Berlin; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: Hoffmann, bisher in Berlin, nach Breslau behufs Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst, Seidel, bisher in Glogau, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Allenstein und von der Ohe, bisher in Emden, als Vorsteher der Bauinspektion nach Landsberg a. W.; der Regierungsassessor Gallo, bisher in Frankfurt a/M., als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Weissenfels; der Regierungs-Baumeister Kaule von Breslau nach Bunzlau.

Dem Regierungsrath Stengel in Erfurt ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

Der Baurath Scheibke, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Betriebsamt in Allenstein, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Die Tarifentfernung Aachen - Templerbend - Rüsselsheim im Heft I des Tarifs für den Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn wird vom 6. d. Mts. ab von 371 auf 271 km berichtigt.

Köln, den 6. Mai 1891. (900)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

---

2. Güterverkehr.

Nassau - Bayerischer Verkehr. Am 10. Mai cr. kommt der I. Nachtrag zum Tarife vom 1. Januar cr. zur Einführung, welcher Berichtigungen und Ergänzungen etc. des Haupttarifes enthält.

Auskunft ertheilen die Verbandstationen.

Frankfurt a/M., den 6. Mai 1891. (901)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal - Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt. Am 9. Mai d. J. treten ermässigte Frachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriquetts von mehreren Kohlen-Versandstationen nach Grosszschocher, Preuss. Staatsb. in Kraft, welche bei den Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Erfurt, den 7. Mai 1891. (902)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Norddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern. (Tarif vom 1. November 1889.) Am 15. Mai d. J. tritt zum Tarif für oben bezeichneten Verkehr der IV. Nachtrag in Geltung.

Derselbe enthält Frachtsätze für eine Anzahl in den Tarif neu aufgenommener Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt, Hannover, Köln (rechtsrh.) und ist kostenfrei von den Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 27. April 1891. (903)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Westungarischer Verband. Am 1. Juni d. J. gelangt ein Ausnahmetarif für Zinkerze und Schlacken von Stationen der K. K. pr. Oesterreichischen Südbahn nach Stationen des Direktionsbezirks Breslau zur Einführung.

Dieser Ausnahmetarif kann von den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 6. Mai 1891. (904)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. Juni d. J. gelangt Nachtrag X zum Tarif Theil III zur Einführung. Derselbe enthält Erweiterungen bestehender Ausnahmetarife sowie einen neuen Ausnahmetarif für mineralische Kohlen von Nürschan nach Hirschberg, Liegnitz und Reichenbach i. Schl.

Breslau, den 9. Mai 1891. (905)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif 1a Theil I. Zum Ausnahmetarif 1a für Getreide usw. Theil I (zur überseeischen Ausfuhr) Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes ist der V. Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält neue, mit dem 11./23. Mai d. J. in Kraft tretende Frachtsätze für den Verkehr von den Stationen der Strecke Landwarowo bis Sokolka der St. Petersburg-Warschauer Bahn und vom 1./13. Mai d. J. gültige Sätze von der Station Sagliadino der Samara-Ufabahn nach Königsberg i. Pr. auch Kaibahnhof, Memel und Pillau. Druckstücke des V. Nachtrags können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 5. Mai 1891. (906)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1891 gelangt der Nachtrag II zum **Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Gütertarif.** Theil II, Tarifheft Nr. 2 vom 1. August 1883 zur Einführung.

München, den 1. Mai 1891. (907)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Elberfeld. Vom 10. d. Mts. ab kommen für den Verkehr zwischen Cronenberg und Küllenhahn des Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und den Staatsbahnhöfen in Frankfurt a. M., sowie den Stationen Höchst a. M. und Hanau-Ostbahnhof des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. andererseits, direkte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Frankfurt a/M., den 8. Mai 1891. (908)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Altona-Berlin. Mit dem 15. Mai d. J. gelangt ein Nachtrag 2 zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, sowie Entfernungen für die in den Verkehr neu einbezogene Station Gross-Köris des Direktionsbezirks Berlin. Druckexemplare werden an die Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verausgabt.

Berlin, im Mai 1891. (MG909)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter und Frachtstückgüter zur überseeischen Ausfuhr. Die im Lokalverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen sowie im Wechselverkehr derselben untereinander und mit den Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen seit dem 1. April d. J. zur Einführung gelangte Vergünstigung, wonach

> die Bedingungen und Frachtsätze der Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter sowie für Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern bei der Beförderung von solchen, diesen Ausnahmetarifen angehörenden Gegenständen gleichfalls Anwendung zu finden haben, welche wegen ihres aussergewöhnlichen Umfanges in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können,

tritt von nun ab im Lokal- und gegenseitigen Wechselverkehr der übrigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen sowie im Wechselverkehr derselben mit den Preussischen Staatsbahnen insoweit ebenfalls in Kraft, als die vorbezeichneten beiden Ausnahmetarife sich in diesen Verkehren gegenwärtig bereits in Geltung befinden, und nachstehend nicht Ausnahmen vorgesehen sind.

Ausgeschlossen von der fraglichen Vergünstigung ist nur der Verkehr mit den Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Ostpreussischen Südbahn. Bezüglich des Verkehrs mit den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn, sowie der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen bleibt die Gewährung der in Rede stehenden Vergünstigung vorbehalten.

Berlin, den 8. Mai 1891. (MG910)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Eisenbahnverwaltungen.

Bayerisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. an tritt der Theil II, enthaltend

A. Besondere Vorschriften zu den reglementarischen Bestimmungen und
B. Besondere Tarifvorschriften,

in Kraft.

Hierdurch werden die betreffenden Bestimmungen im Tarife für den Bayerisch-Belgisch-Englischen Güterverkehr vom 1. Juni 1883 und den zugehörigen Nachträgen zur Aufhebung gebracht.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 9. Mai 1891. (911)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. Aufhebung der Getreidetarife vom 1. November 1889 und Einführung neuer Getreidetarife. Die seit 1. November 1889 gültigen Getreidetarife in den vorbezeichneten Verbandsverkehren werden mit 31. Mai l. J. aufgehoben und gelangen an deren Stelle mit 1. Juni d. J. neue Tarife zur Ausgabe.

Exemplare derselben sind durch die betheiligten Verwaltungen um den Preis von 40 bezw. 30 Kr. Oesterr. Währg. pro Stück zu beziehen.

Wien, den 9. Mai 1891. (912)
K. K. Generaldirektion
der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen
betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eröffnung der Strecke Waltersdorf-Reisicht für den Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. Juni d. J. wird die bereits für den Güterverkehr und die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnete Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Waltersdorf-Reisicht mit den schon bekannt gemachten Bahnhöfen und Haltestellen, sowie den Haltepunkten Reuthau, Primkenau Stadt und Weissig für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Auf den Bahnhöfen und Haltestellen sowie den Haltepunkten Reuthau und Primkenau Stadt werden die in dem vom 1. Juni d. J. ab gültigen Sommerfahrplan angegebenen Züge dieser Strecke regelmässig, auf dem Haltepunkte Weissig nur im Bedarfsfalle anhalten.

An Fahrkarten gelangen nur solche II., III. und IV. Klasse zur Ausgabe.

Breslau, den 11. Mai 1891. (913)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nr. 9. Jahrgang 1891. Berlin, am 13. Mai 1891.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	20	1	Kiste	Quincaillerie —	88	1	Dalheim	Linksrh. Köln	
2	A M	9273	1	„	Feilen —	22	2	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
3	A M W	440	1	Fass	Oel —	222	3	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppen-revision.
4	A S	711	1	Ballen	Leder —	115	4	Eschwege	K. E.-D. Frankf. a/M.	
5	A V	16059	1	Korb	Wein —	31	5	Louvain	Grand Central Belge	
6	B	28	2	—	Rohrstühle —	10	6	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
7	B	5880	1	Kiste	? —	43	7	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
8	B (weiss)	—	2	—	Ofendeckel —	1	8	Northeim	K. E.-D. Hannover	
9	B	1	1	Sack	Rohkaffee —	63	9	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
10	C	947	1	Kiste	— —	15	10	Fürth	Bayerische Stsb.	*)
11	C	3	1	Korb	Zucker —	17	11	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	bez.: Ober-ramstadt-Mainz.
12	C G	8/9	2	Säcke	Hafer —	200	12	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
13	C O	2648	1	Ballen	Kaffee —	60	13	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
14	C S	1492	1	Kiste	Eisenw. —	45	14	Elberfeld St.	„	
15	C S	3733	1	„	Gummischlauch —	92	15	„	„	
16	D A	—	1	Pack	? —	4, 5	16	Montigny s. S.	Grand Central Belge	bez.: Jüterbog-Mainz.
17	D G	4290	1	Fass	leer —	12	17	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
18	D K	50	1	Kiste	leer —	30	18	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
19	D S	122	1	Ballen	Strohgeflecht —	32	19	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
20	E	—	1	offen	gusseis. Maschinentheile	7, 5	20	Feuchtwangen	Bayerische Stsb.	
21	E	1894	1	Ballot	Wollwaaren —	14, 5	21	Ansbach	„	Ansbach bez.
22	F	I	2	offen	eis. Rädchen —	8	22	Nördlingen	„	
23	F a	2	1	Pack	Holzschuhe —	8	23	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
24	F B & Co.	5763	1	Rolle	Eisendraht —	18	24	Hamont	Grand Central Belge	
25	FD	24	1	Fass	leer —	15	25	Endorf	Bayerische Stsb.	
26	F K	10/11	2	—	Brotschneide-maschinen	13	26	Düsseldorf B. M.	Rechtsrh. Köln	
27	G	—	2	Fässer	Bier —	247	27	Marcinelle	Grand Central Belge	
28	G B	7184	6	Bund	Eisen —	150	28	Jüterbog	K. E.-D. Erfurt	
29	G H	24	1	Fässchen	leer —	8	29	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Steinau a/O. & Görlitz-Mainz.
30	H	7552	1	Fass	leer —	8	30	„	„	
31	H	—	1	—	Gasrohr —	21	31	Ruhrort Rh.	Rechtsrh. Köln	
32	H B	742	1	Ballen	Bettbarchent —	27	32	Schmallenberg	K. E.-D. Elberfeld	
33	H G	2338 / 90	3	Körbe	Wein —	102	33	Chatelineau	Grand Central Belge	
34	H H	15/17	3	Fässer	leer —	378	34	Strassburg	Elsass-Lothring.	
35	H K	—	1	—	Badewanne —	—	35	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Frzb.	
36	H L	2419	1	—	Nähtisch —	10	36	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
37	H S	511	1	Kollo	Eisen —	80	37	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
38	J H S	5159	1	Kiste	? —	65	38	Lübeck, Güterverwalt.	Lübeck-Büchener	29/4 aus Wag. 17501 Bbg.
39	J L & S	507	1	Bierfass	leer —	8	39	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revis.
40	J S	—	2	—	guss. Plättchen —	—	40	Ehrenfeld	Linksrh. Köln	
41	J S	—	22	Pack	leere Säcke —	134	41	Stolberg	„	
42	J Z	8667	1	Kiste	Zacherlin —	14	42	Kettwig	K. E.-D. Elberfeld	
43	K	1	1	Fass	Wein —	67	43	Crefeld	Linksrh. Köln	
44	K	12360	1	Kiste	Packstroh —	25	44	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
45	K	20 × 20	1	Gebund	Bandeisen —	31	45	Schladern	Rechtsrh. Köln	

*) Verschnürt und mit Plomben versehen; die Plomben tragen auf der einen Seite „C. G.“, auf der anderen einen „Schwan“. Fürth bez.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
46	K K	211	1	Kiste	Därme	—	24	46	München C. B.	Bayerische Stsb.	*)
47	K N C	305	1	Fass	leer	—	10	47	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Ludwigshafen-Mainz.
48	L	156	2	—	Matratzeneinlagen	—	19	48	Gummersbach	Rechtsrh. Köln	
49	L	1/2	2	—	eis. Tröge	—	—	49	Deutzerfeld	„	
50	L v. H	688	1	Kiste	Bwwaaren	—	46	50	Mainz	Hessische Ludwigsb.	— Mainz.
51	L S	757	1	Büchse	leer	—	59	51	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
52	L T	—	1	Kollo	Hefe	—	24	52	Mariembourg	Grand Central Belge	
53	M	3835	1	Kiste	Käse	—	48	53	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
54	M & H	33122	1	„	leere Flaschen?	—	29	54	Endorf	Bayerische Stsb.	
55	M S	4350	1	Fass	leer	—	13	55	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: München-Mainz.
56	O N	1914	1	Kiste	leer	—	34, 5	56	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
57	P H	1	1	Block	Zinn	—	13	57	Lübeck Güterverwalt.	Lübeck-Büchener	9/4. aus Wag. 7710 Magdebg.
58	R	1035	1	Fass	Farbe	—	216	58	Ansbach	Bayerische Stsb.	
59	R	40	1	„	leer	—	20	59	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Johannisberg-Mainz.
60	R B C	5	1	Sack	gem. Palmkerne?	—	55	60	Bingen	„	
61	R & C	2135	1	Kiste	leer	—	5	61	Uelzen	K. E.-D. Hannover	bez.: Caffee-Surrogate v. Rasch & Co.; Minden i/W.
62	S	—	1	—	Kummetholz	—	5	62	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
63	S	1	1	Fass	leer	—	12	63	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
64	S	880	1	Kollo	2 Bettrahmen	—	—	64	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
65	S N	1224	1	Fass	leer	—	6	65	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez: Selm-Mainz.
66	T	222 216	2	Fässer	Wein	—	116	66	Aerschot	Grand Central Belge	
67	T M	—	1	Kollo	Drucksachen	—	41	67	Couvin	„	
68	V	—	1	Stange	Eisen	—	7	68	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
69	V	—	2	Stäbe	Flacheisen	—	40	69	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
70	V D	1/4	4	Ballen	Wolle	—	280	70	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
71	V O	8	1	Sack	Seegras	—	49	71	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
72	W	57	1	„	Lumpen	—	175	72	Friedrichsberg	K. E.-D. Berlin	**)
73	W	—	2	Kolli	eis. Rohre	—	20, 5	73	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
74	W	6963	1	—	Ofentheil	—	4	74	Bremen	K. E.-D. Hannover	bekl.: Vegesack.
75	W B	3745/6	2	Fässer	leer	—	18	75	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Schotten-Mainz.
76	W H	6383	1	Kollo	Guss	—	400	76	Aachen	Linksrh. Köln	
77	W P	19	1	Sack	Nägel	—	52	77	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
					B. Güter m. Adr. bez.:						
78	C. Becker	10767	1	Fass	leer	—	?	78	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
79	Aktien-Gesellschaft Berlin / Chemiker Pfauenstiel, Regenstauf	—	1	Ballon	Oel	—	62	79	München C. B.	Bayerische Stsb.	
80	P H Berlin	IX	1	Kiste	Käse	—	43	80	Berlin O. Bhf.	K. E.-D. Bromberg	
81	Bogdan & Co. Alt-Moabit	90/91	1	Ballen	Drucksachen	—	14, 5	81	Dirschau	„	
82	Bremen	—	1	Kiste	Holzwaaren	—	6	82	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
83	Darmstadt-Frankfurt	97	1	—	Velociped	—	28	83	Gepäckabf. Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
84	A. D. Deiglmeier	—	1	Fass	leer	—	21	84	Endorf	Bayerische Stsb.	
85	Döpp & Co.	—	1	„	ansch. Oel	—	213	85	Lammersdorf	Linksrh. Köln	
86	Evrad	30/11	2	—	Privatdecken	—	—	86	Gerpinnes	Grand Central Belge	
87	Frankfurt a/M.	5	1	Korbflasche	leer	—	4	87	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
88	Eugen Hartung	22 31	3	—	eis. Röste	—	18	88	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	

*) Bukarest-Salzburg bezeichnet. Gut trägt weitere Stations- und Routenzettel: Györsarn - Stadlau - Wien -Wien - Salzburg. Nr. 97.

**) In der Nacht vom 2. zum 3. April auf der Strecke zw. Friedrichsberg u. Landsberger Allee aufgef.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
89	P E A. N. Hoffmann Mainz	2756	1	Kiste	leer —	10	89	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
90	Houlet	—	1	Pack	? —	0, 75	90	Vierves	Grand Central Belge	
91	M J Kempen Rheinland	373	1	Kollo	2 Körbe, leer —	4, 5	91	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
92	Minet	—	1	Korb	Käse —	62	92	Gerpinnes	Grand Central Belge	
93	Van Stenvoort	—	1	Pack	? —	3, 5	93	Hasselt	„	
94	Wellhöfer Fassfabrik Frankfurt a/M.	—	1	Fass	leer —	18	94	Arenshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	auf der Strecke gef.
95	Wolf	1279	1	„	leer —	12, 5	95	Endorf	Bayerische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
96	—	3	1	—	Viehgitter —	—	96	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
97	—	268	1	Kollo	Wagenachse —	34	97	München C. B	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
98	Margarine	144 184	2	Kisten	leer —	6, 5	98	Herford	K. E.-D. Hannover	*)
99	381 16 Hamburg Ausfuhrgut	3948	1	Kiste	Mundharmonikas —	28	99	Bremen	„	bei Schuppenrevision.
100	ONC 101	—	2	Kolli	Nägel —	—	100	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
101	V	1183/88	6	Stück	leere Säcke —	148	101	Friedrichshütte-Laasphe	K. E.-D. Elberfeld	
102	F G W G	8092	1	Kiste	Eisenw. —	124	102	Elberfeld St.	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
103	—	—	1	Blechkübel	leer —	3	103	Münstereifel	Linksrh. Köln	
104	—	—	1	—	eichene Bohle, 3 m lg., 30 cm br., 4 cm stark	—	104	Teutschenthal	K. E.-D. Frankf. a/M.	auf der Strecke gef.
105	—	—	2	—	Bohlen	—	105	Schneidlingen	K. E.-D. Magdeburg	
106	—	—	1	Bund	Bandeisen —	25	106	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
107	—	—	1	Sack	Chilisalpeter —	100	107	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
108	—	—	1	Stück	T-Eisen —	14	108	Hochfelden	Elsass-Lothring.	
109	—	—	1	„	Eisenblech —	26	109	Wilwerwiltz	Luxemburgb.	
110	—	—	1	Ring	verz. Eisendraht —	50	110	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
111	—	—	2	—	Eisenplatten —	7	111	Hochfelden	Elsass-Lothring.	
112	—	—	1	Pack	Eisenstäbe —	12	112	Dalheim	Linksrh. Köln	
113	—	—	9/2	Dutzend	Esslöffel mit der Schutzmarke	—	113	Düsseldorf B. M.	Rechtsrh. Köln	
114	—	—	2	Kisten	ger. Fische —	4	114	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
115	—	—	1	Pack	Gabeln —	7, 5	115	Wanne	Rechtsrh. Köln	
116	—	—	1	—	Gardinenleiste, ca. 6 m lang	—	116	Sonneberg	Werrabahn	aus Wagen 475 Werra-E.
117	—	—	1	Handkoffer in grauem Leinwandbezug	— —	17	117	Cöslin	K. E.-D. Bromberg	
118	—	—	10 / 2	Stück / „	Heerdringe / Deckel	6, 5	118	Langwedel	K. E.-D. Hannover	
119	—	—	1	Sack	eich. Holzstäbe —	42	119	Düsseldorf B. M.	Rechtsrh. Köln	
120	—	—	1	—	eis. Kammrad —	20	120	„	„	

*) Beschr.: Borbeck. Stempel: Jürgens Prinzen & Co. Gock. Holländ. Margarine-Fabrik Düsseldorf.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
121	—	—	1	—	Kette, 5,60 m lang	18	121	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	ohne Haken.
122	—	—	1	—	Kette	0,5	122	Sigmaringen	Württemb. Stsb.	
123	—	—	1	Korbkanne	leer	—	123	Oppenheim	Hessische Ludwigsb.	
124	—	—	3	Korbkannen	leer	6	124	Frankfurt a/M. Ostbhf.	"	
125	—	—	1	Sack	Leinmehl	75	125	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
126	—	—	39	—	eis. Ofenringe	18	126	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
127	—	—	1	—	Ofentheil (Wand)	7	127	Ilmenau	"	
128	—	—	1	Pack	Ohrenschrauben	1	128	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
129	—	—	1	Bund	Peitschenschlingen	1	129	Sigmaringen	Württemb. Stsb.	
130	—	—	1	Ballen	Pfirsichbäume	—	130	Simbach	Bayerische Stsb.	
131	—	—	1	Partie	Roheisen	1000	131	Kray	Rechtsrh. Köln	
132	—	—	1	Kollo	Rohr (Rieth zum Verschalen der Balken bei Neubauten	9	132	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	ab Johannisthal.
133	—	—	1	—	Rost zum Plättofen	1	133	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
134	—	—	16	—	Rungen	—	134	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
135	—	—	1	—	eis. Sackwagen	—	135	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
136	—	—	3	Bund	leere Säcke	85	136	München C. B.	Bayerische Stsb.	
137	—	—	1	Verschlag	Schranktheile (Untersatz u. Decke)	69	137	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
138	—	—	2	—	Schutzbretter	—	138	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
139	—	—	2 1	Schifferkisten Sack	Seemannsgut	150	139	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
140	—	—	1	Pack	Stricke	—	140	Oberkotzau	Bayerische Stsb.	
141	—	—	1	—	Tau u. 2 Freitel	10	141	Dassel	K. E.-D. Hannover	
142	—	—	1	—	Tisch	25	142	Driesen-Vordamm	K. E.-D. Bromberg	
143	—	—	1	—	Tischfuss	2	143	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
144	—	—	1	—	Viehgatter	—	144	Staffelstein	Bayerische Stsb.	grau angestrichen.
145	—	—	4	Bund	Wachsdraht	20	145	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)
146	—	—	1	—	eis. Wagentritt	5	146	Leipzig (Th. Bhf.)	K. E.-D. Erfurt	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A R	55	1	Ballen	Webegarn	36	1	Iglau	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 29/4.
2	F	13	1	"	Reis	110	2	Nimburg	"	" 29/4.
3	HV	89	1	Kiste	unbekannt	18	3	Altpaka	"	" 27/4.
4	J A	1342	1	Ballen	unbekannt	26,5	4	Kolin	"	" 30/4.
5	J T	69	1	Kiste	unbekannt	21	5	"	"	" 28/4.
6	J W	141	1	"	Zünder	230	6	Königinhof	"	" 27/4.
7	K	—	1	Stück	Cotton	8	7	Hohenelbe	"	" 19/4.
8	M A	594	1	Kiste	leer	12	8	Reichenberg	"	" 17/4.
9	P F	11	1	Fass	leer	12	9	Wien	"	" 16/4.
10	S D	0	1	Sack	Reis	110	10	Friedland i/B.	"	" 17/4.
11	S W	206/207	2	Ballen	Garn	478	11	Reichenberg	"	" 29/4.
12	Hauser & Sobolka W.	24	1	"	leere Säcke	24	12	Trs. Jedlersee	"	" 14/4.
13	—	19/17	1	Stück	Cotton	10,5	13	Hohenelbe	"	" 16/4.
14	—	—	1	Ballon	unbekannt	75	14	Reichenberg	"	" 20/4.
15	—	—	3	Ballons	leer	44	15	Vsetat-Privor	"	" 6/4.
16	—	—	1	Stück	Blech	32	16	Jedlersee	"	" 30/4.
17	—	—	6/4 2/2	Fässer	leer	180	17	Pardubitz	"	" 29/4.
18	—	—	1	Sack	leer Gypssäcke	8,2	18	Tetschen	"	" 13/4.
19	—	—	1	"	Hafer	52	19	Neubydzow	"	" 21/4.
20	—	—	1	Kiste	leer	15	20	Königinhof	"	" 26/4.
21	—	—	1	Sack	Kren	24,5	21	Prag	"	" 29/4.
22	—	—	1	Ballen	Reis	110	22	Deutschbrod	"	" 30/4.
23	—	—	1	Stück	Säule, 17 cm stark u. 4,4 m lang	70	23	Rossitz	"	" 24/4.
24	—	—	4	Bund	Weidensetzlinge	22	24	Gerersberg	"	" 4/4.
25	—	—	1	Kollo	Welle	155	25	Pardubitz	"	" 28/4.

*) Firmadruck: Felten & Guillaume, Karlswerk, Mühlheim a/Rh.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 38. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 90.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 16. Mai 1891.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 23. d. Mts.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Juni d. J. ab gültige Fahrplan der Lübeck-Büchener Eisenbahnen an.

Inhalt:

Versuchte und unversuchte Mittel gegen Wagenmangel.

(Schluss aus Nr. 37.)

Was die nothwendigen Forderungen der Betriebssicherheit betrifft, welche bei etwaiger milderer Fassung der Vorschriften auf dem Spiele stehen, so sei einmal die Ungeheuerlichkeit ausgesprochen, dass die nach den bestehenden Grundsätzen durchgeführte Revision für die grosse Zahl der auf eisernem Untergestell laufenden Güterwagen ohne Bremse entbehrlich ist. Den Umstand, dass die Revision nicht unmittelbar eine erhöhte Sicherheit garantiren kann, finden wir täglich bestätigt. Gerade gegen die betriebsgefährlichen Wagenbeschädigungen, als Heisslaufen der Achsen und dessen Folgen, grössere Schäden am Kasten, Reifen-, Achs- und Federbrüche, Brüche im Zugapparat, Deformationen im Untergestell und dergl. kann die Revision leider keinerlei Bürgschaft gewähren. Die kleineren Mängel, welche die Revision aufdeckt und beseitigt, schliessen aber bei den Wagen ohne Bremse besondere Gefahren nicht in sich. Bei den Bremswagen wird die gefährdende Eigenschaft dieser kleineren Schäden dagegen wohl vielfach unterschätzt — insoweit es sich um die Beschaffenheit der Bremstheile, insbesondere der Bolzen im Gestänge und Gehänge handelt. Erfahrungsmässig sind Unfälle, welche ihren Ursprung in der mangelhaften Unterhaltung der Bremstheile finden, unter der Herrschaft des heutigen Revisionsverfahrens keineswegs ausgeschlossen.

In dem umstürzlerischen Gedanken einer Attacke auf das jetzige System wird man eine frevlerische Waghalsigkeit nicht erblicken können; das Opfer der eingewurzelten Schablone zu Gunsten eines vereinfachten Verfahrens muss freilich voraussetzen, dass letzteres eine ausreichende Ueberwachung des Zustandes der Güterwagen und mindestens den bisherigen Sicherheitserfolg in Aussicht stellen kann. Es besteht wohl jetzt fast überall der Gebrauch, dass mit einer erforderlichen grösseren Wagenreparatur zugleich auch die bahnpolizeiliche Revision verknüpft wird, besonders wenn der Revisionstermin nahe bevorsteht. Eine Verallgemeinerung dieses Verfahrens in der Richtung, dass jeder der Werkstatt zugeführte Reparaturwagen grundsätzlich und ohne Rücksicht auf die seit der letzten Revision verflossene Zeit der Revisionspflicht unterliegt, würden sich ernstliche Bedenken kaum entgegenstelle Wenn bei solcher Gelegenheit die Revisionsarbeiten sämmtlich oder grösstentheils ausgeführt werden, wie es in der Wirklichkeit meistens der Fall ist, so erscheint es angemessen, diese Thatsache auch als amtliche Handlung zu stempeln und durch Anbringung bezw. Aenderung des Revisionsvermerks spätere nutzlose Arbeit zu sparen. In welchen Reparaturfällen das Revisionsbedürfniss als nicht vorhanden anzusehen sein möchte, würde sich näher präzisiren lassen. Handelt es sich nur um laufende Kleinreparaturen oder sind seit der letzten Revision

erst wenige Monate verflossen, so könnte die erneute Revision vielleicht ausgeschlossen werden.

Beispielsweise würden folgende Bestimmungen getroffen werden können:

> Jeder Güterwagen, an welchem eine oder mehrere Achsen gewechselt werden, oder dessen Reparatur ein Hochnehmen desselben erfordert, ist ohne Rücksicht auf die seit der letzten Revision verstrichene Zeit einer erneuten Revision zu unterwerfen. Letztere ist unter allen Umständen bezw. an sämmtlichen Reparaturwagen vorzunehmen, wenn seit der letzten Revision mehr als 2 Jahre verflossen sind.

Aengstliche Gemüthe würden sich durch den Zusatz

> „Im übrigen muss jeder Wagen, der nach seinem Revisionsvermerk länger als 3 Jahre im Betriebe ist, behufs Wiederholung der Revision der nächsten Werkstatt zugeführt werden."

beruhigen lassen. Ein auf dieser oder ähnlicher Grundlage geregeltes Verfahren — der Revisionsvermerk könnte nöthigenfalls auch die Zeit der nächst fälligen Revision festsetzen — würde nicht nur die Revisions-Leerfahrten beseitigen, sondern der Betriebssicherheit mindestens in demselben Grade Rechnung tragen als das heutige System. Die Ausnutzungsfähigkeit des Wagenparks würde wesentlich gehoben werden, während zugleich der Werkstättenbetrieb eine ansehnliche Entlastung erfahren kann, da die Revisionsarbeiten zum grossen Theil im eigentlichen Reparaturbetriebe aufgehen.

Für welche Stellungnahme man sich der aufgeworfenen Frage gegenüber auch entscheiden will, die in der gleichartigen Behandlung der (in Konstruktion, Material und Dienstalter so ausserordentlich verschiedenen) Fahrzeuge liegende Disparität wird sich nicht hinwegleugnen lassen. Dies bezieht sich vorzugsweise auch auf die heute mit gleichem Maass gemessenen Wagen mit und ohne Bremse, da die Nothwendigkeit einer besonderen Pflege der Bremstheile unbestritten ist, während das eigentliche Fahrzeug bezw. der Wagen ohne Bremse einer peinlichen Ueberwachung nicht bedarf. Für eine anderweitige Regelung des Güterwagen-Revisionswesens bieten sich hiernach mannigfache Gesichtspunkte. Ob man die Revisionszeit auf 3 Jahre verlängern, oder (im Hinblick auf das geringere Bedürfniss bei neuen Wagen) eine Staffelskala nach Zeit einführen will — ob in der Behandlung zwischen altem und neuem Material bezw. zwischen Fahrzeugen mit hölzernem und solchen mit eisernem Unterbau grundsätzliche Verschiedenheiten als zulässig und zweckmässig erachtet werden — ob für Bremswagen eine verschärfte Vorsicht als rathsam angesehen wird, oder ob endlich die Revision allgemein mit den laufenden Zufallsreparaturen zu verbinden ist — das sind Fragen, welche für die nächste Zukunft von wichtigster Bedeutung und einer eingehenden Prüfung wohl werth sind.

Wie das demnächstige Bild des Revisionswesens sich immer gestalten mag — gegen das dringend hervortretende Aenderungsbedürfniss wird sich nicht mehr lange ankämpfen lassen. Ein klassisches Zeugniss für diese Anschauung bietet das bereits erwähnte, von der Preussischen Eisenbahnverwaltung mit Recht beobachtete Verfahren, wonach neu beschaffte Güterwagen in der Wagenfabrik einer Art Ausnahmerevision unterzogen werden, die sich mit dem eingewurzelten Peinlichkeitsbegriff der bahnpolizeilichen Revision kaum decken dürfte.

Wir können uns nicht versagen, unter den bestehenden Satzungen noch die durch das jetzige System vernothwendigte Ausführungsbestimmung besonders herauszugreifen, welche die Ueberführung der revisionspflichtigen Wagen nach der zuständigen Werkstatt **vor Ablauf der Revisionsfrist** anordnet. Im Verein mit der unglaublich vorsichtigen Deklarationsvorschrift, dass solche Wagen innerhalb der letzten drei Wochen vor dem Fälligkeitstermin nach der Heimath befördert werden müssen, setzt jene Bestimmung auf eine systematische Beschränkung der Ausnutzungsfähigkeit des Wagenparks geradezu eine Prämie. Bei der strammen Schulung des Personals kann man sicher sein, dass diese Vorschriften mit gewissenhafter Strenge überall Beachtung finden und das Resultat ist eine amtlich beglaubigte andauernde Massen-Ausserdienststellung von dienstfähigem Rollmaterial. Zu einer vorwiegend förmlichen Handlung, die häufig nur einen Arbeitstag erfordert und welche ausserhalb der Werkstatt vorzunehmen unter Umständen keine Bedenken haben kann, wird dem revisionspflichtigen Wagen thatsächlich eine dreiwöchentliche Schonzeit regelmässig auferlegt, da auf die empfohlene Gelegenheitsfracht nach der Heimath doch nur in Ausnahmefällen gerechnet werden kann. Die wirklich erforderliche Feiertagsruhe wird durch diese verschwenderische Gepflogenheit künstlich und ohne jede Noth bis zur 5- bis 10fachen Dauer verlängert. Der auf die zweijährige Revisionsfrist anzurechnende Zeitverlust von 3 Wochen entspricht einer Leistungseinbusse von etwa 3 % und ist gleichbedeutend mit einem Minderbestande von über 5000 Stück Wagen im Gesammtpark der Staatsbahn. Dass die Sicherheitsrücksichten ohne diese beispiellose Kaltstellung in ausreichendem Maasse zu ihrem Recht kommen würden, wenn der Wagen seine Revisionsfahrt mit dem Tage des Ablaufs der ihm zugemessenen Frist antritt, wird auch von den überzeugungstreuen Verfechtern dieses Zopfes zugestanden werden können.

Durch etwaige Nebenbedenken — die sich vielleicht darin zuspitzen könnten, dass man die Abrundung der Revisionszeit auf volle Jahre nicht preisgeben zu können vermeint, weil alsdann der Werkstättenbetrieb zwischen den Grenzfällen der Leere und Ueberfüllung hin und her schwanken würde (die Bewunderer des in tadelloser Reinkultur gepflegten Revisionsverfahrens der Reichsbahnen würden wahrscheinlich noch Sonderbeklemmungen fühlen) — wird man sich doch im Ernst nicht beunruhigen lassen wollen. Jener Zustand im Werkstättenbetriebe ist bekanntlich durch den im jetzigen Revisionsstil begründeten, ungesunden Nothbehelf der Zusammendrängung der Wagenrevisionen auf die Sommermonate zur stehenden Gewohnheit geworden; seine Nachtheile können durch den Systemwechsel nur gemildert werden.

Die mit dem hier berechtigten Stichwort „Gefahr im Verzuge" einzuleitende Beseitigung künstlich geschaffener Schwierigkeiten durch Abschaffung jener von einer überängstlichen Vorsicht geborenen Verschleppungsbestimmungen ist das Mindeste, was an zeitgemässen Reformen auf diesem Spezialfelde verlangt werden kann, und bei dem drängenden Ungestüm der Zeitverhältnisse würde der Bundesrath sicher gern die Hand dazu bieten.

Wenn endlich dafür eingetreten wird, **eine Bestimmung in die Acht zu erklären**, welche besagt, dass **alljährlich im Mai und Juni ein Austausch sämmtlicher Güterwagen** angestrebt werden soll, dergestalt, dass thunlichst jeder Wagen wieder in seine Heimath gelangt, so geschieht dies nicht in der Befürchtung, dass diese Klausel, die wohl schwerlich noch recht ernst genommen wird, grosses Unheil durch nutzlose Leerfahrten anrichten könnte, sondern weil sie unter den kritischen Zeitbewegungen sich von selbst verbietet. Es hat niemand Zeit oder Interesse, sich um einen zu vorübergehenden Besuch in der Heimath eingetroffenen Wagen zu kümmern, wenn dieser nicht zufällig hilfsbedürftig geworden sein sollte. In der Regel wird seine ephemere Anwesenheit überhaupt nicht beachtet werden. Das bunte Augenblicksbild der heutigen Wagenbewegung kann durch die fragliche Vorschrift kaum noch vorübergehend verwischt werden.

Zum Schluss möchten wir noch das undankbare bezw. geringe Chancen bietende Wagniss unternehmen, dem **allgemeinen Heimathsrecht der Wagenachsen zu Leibe zu gehen**, einem im Absterben begriffenen Herkommen, welches der wirthschaftlichen Ausnutzung des Wagenparks ebenfalls in hohem Grade hinderlich geworden ist. (Es geschieht dies, wie besonders betont sei, nicht aus dem Grunde, um für die Wagenrevision in der Fremde Stimmung zu machen.) Jenes aus der normalienlosen Zeit überkommene Privilegium

hat im Zeitalter der Normalien und unter der Intensität des Verkehrs der Gegenwart seine Berechtigung verloren. Noch vor wenigen Jahren war der fragliche Domizilzwang in jedem Verwaltungsbezirk dergestalt auf die einzelnen Werkstätten der letzteren vertheilt, dass z. B. die Werkstatt A zur Auswechselung einer der Werkstatt B angehörenden Achse das erforderliche Ersatzstück von B anzufordern hatte, auch wenn A eigene passende Reserveachsen zur Verfügung hatte. Mochte der betreffende Wagen in A wochenlang auf die Ersatzachse warten, mochte der Transport der letzteren von B nach A einen besonderen Wagen erfordern, der starren Vorschrift musste Genüge geschehen und nicht selten mag es vorgekommen sein, dass auch die ausgewechselte Achse in besonderer Wagenladung nach B zurückbefördert worden ist. Dieser missbräuchliche Luxus findet seit einigen Jahren eine Einschränkung dadurch, dass der Begriff der Heimath nicht mehr an den einzelnen Depotort gebunden, sondern auf den Gesammt-Achsenpark des einzelnen Verwaltungsbezirks bezogen wird. Die Werkstatt A ersetzt sonach die nicht lauffähige Achse der Werkstatt B aus dem eigenen Vorrath und schickt den Wagen ohne Zeitverschleppung in den Verkehr zurück — vorausgesetzt, dass beide Werkstätten dem gleichen Verwaltungsbezirk angehören. Ist dies nicht der Fall, so spielt sich der Vorgang — auch wenn es sich um Normalachsen handelt — noch immer nach der alten Gewohnheit ab, wobei 2 bis 3 Wagen auf Wochen hinaus dem Betriebe entzogen werden und die Werkstatt auf gleiche Zeitdauer um einen Arbeitsstand ärmer ist. Dasselbe Verfahren tritt bei denjenigen Wagen ein, welche während des Betriebes wegen Achsbeschädigung (Reifenbruch usw.) laufunfähig werden und namentlich im Winter haufenweise die Geleise der Stationen sperren, weil die Ersatzachsen nicht — wie es häufig möglich sein würde — von der nächsten Werkstatt gestellt, sondern von der fernen Heimath angefordert werden.

Dass dieser kostspielige Aufwand hinsichtlich der Normalachsen aufrecht erhalten werden muss, wird von vielen Seiten mit Unrecht behauptet. Die Zeit der Laufregister für Wagenachsen ist glücklicherweise vorüber und die ihrem Ursprung nach völlig gleichartigen Achsenbestände der einzelnen Bezirke würden sich auch im Exil einer liebevollen Behandlung zu erfreuen haben. Es wird zu allen Zeiten eine unumstössliche Wahrheit bleiben, dass die Achse als das wichtigste Stück des Eisenbahnfahrzeuges eine besonders peinliche Ueberwachung mit vollem Recht fordern kann. Dem widerspricht aber keineswegs der berechtigte Fortschritt, dass die schwer errungene Fähigkeit des freien Austausches der einheitlich konstruirten Wagenbestandtheile endlich auch bei den Achsen voll ausgenutzt wird.

Die Beweisfähigkeit des Gedankens eingehender zu beleuchten, müssen wir uns zum Vortheil des Lesers heute versagen, da wir nicht annehmen können, dass derselbe dieser Sache des Spezialisten einiges Interesse abgewinnen wird. Es sei nur noch bemerkt, dass es schwerlich gelingen wird, für die Vertheidigung der heutigen Methode aus der Rumpelkammer des (übrigens nicht einheitlich geregelten) Achsen-Kontrolwesens Waffen zu schmieden, oder solche an den Spitzfindigkeiten der Achsen- und Reifenstatistik zu schärfen. Es liegt an dieser trockenen Materie selbst, dass Theilnahmlosigkeit und nichtverstandene Werthschätzung ihres Wesens in Fachkreisen gerade hier noch immer einen breiten Raum einnehmen. Nur ein Machtspruch von oben vermag Wandel zu schaffen, denn das heutige künstliche Gebäude der Achsenverwaltung stützt sich auf Anschauungen, die seit der Urzeit her sich in verhärteten Schichten im technischen Bewusstsein abgelagert haben und im Wege der freien Vereinbarung gegenwärtig noch nicht zu durchbrechen sind. Klammert man sich wirklich an kleinliche Nebenrücksichten und formelle Bedenken, die etwa auf dem Felde der Kontrole und Statistik gewachsen sind, so mag es zur Beruhigung dienen, dass die alte Herrlichkeit dieser in einzelnen Punkten recht zweifelhaften Errungenschaften nicht nothwendigerweise angetastet zu werden braucht, um einer *unbeschränkten Passfreiheit der als Gemeingut zu behandelnden Normalachse* die Wege zu ebnen.

Wenn wir nach menschlicher Voraussicht leider auch befürchten müssen, hinsichtlich der allgemeinen Aichfähigkeit des Prinzips tauben Ohren gepredigt zu haben, so riskiren wir, indem wir uns mit einem Theilerfolg begnügen würden, einen letzten Vorstoss, der darauf hinzielt, *die volle Freizügigkeit der in Einführung begriffenen verstärkten Normalachse noch in zwölfter Stunde zu retten.* Die Befürchtung, dass die Durchführung dieser zeitgemässen Neuerung nur durch Exmission oder doch auf Kosten der Kontrole und Statistik oder gar der Sicherheit zu denken sei, ist ein wesenloses Schreckgespenst. Wenn es sein muss, kann der Besitzstand dieser Vermächtnisse gewahrt bleiben, und in dieser Beziehung kann sich die Reform vollständig auf dem Boden des heutigen Zustandes vollziehen. Alle, die sich um diese Sache verdient machen, werden der Gegenwart und Zukunft einen wichtigen Dienst leisten.

Die vorstehenden Erörterungen eröffnen dem Betriebsmann weder neue noch sensationelle Gesichtspunkte, bringen ihm vielmehr wohlbekannte schwebende Fragen in Erinnerung, welche unter den Nothständen der letzten Vergangenheit zur Lösung herangereift sind. Wegen der Unerlässlichkeit weiterer Maassregeln zur Bekämpfung des Wagenmangels bieten sie ein hervorragendes aktuelles Interesse, um so mehr, als der nachgewiesene latente Vorrath an Betriebsenergie mit leichten Mitteln nutzbar gemacht werden kann.

Dass die Staatseisenbahn-Verwaltung in der Hebung der Leistungsfähigkeit der Betriebsanlagen und Transportmittel, selbst unter schwierigen Ausnahmezuständen auch künftig die rechten Wege finden wird, dafür bürgt ihr bisheriges zielbewusstes Vorgehen. Ihre Verdienste werden nicht geschmälert durch die Thatsache, dass der letzte ungleiche Kampf mit den entfesselten Elementargewalten eines ungewöhnlichen Winters erst nach und nach zum Siege geführt hat. Das Zukunftsgeschick des grossmächtigen Verkehrsinstituts der Preussischen Staatsbahnen liegt in bewährten Händen und das vor einem halben Jahrhundert flügge gewordene Flügelrad wird unter der kundigen Pflege dieser Verwaltung nach wie vor seine ur- und jugendkräftigen Schwingen rühren — zur Wahrung der Interessen jener Berufsgruppen, die an den Zeitströmungen im Verkehrswesen unmittelbar betheiligt sind, zu Nutz und Frommen der diesem Gebiete entfernter stehenden Kreise. Dem grundsätzlich nörgelnden Zweifler ist in dem unaufhaltsamen Schieben und Stürmen der unter dem Zeichen des Verkehrs stehenden Gegenwart eine unbedingte Garantie dafür gegeben, dass die Sache des geflügelten Rades nicht der Versumpfung anheimfällt, nicht in starrem Schlendrian dem neuen Jahrhundert entgegenbummelt. — nn.

Das internationale Eisenbahn-Uebereinkommen im Reichstag.

III.

(Schluss der Artikel in Nr. 21, 29 und 37 d. Ztg.)

In der dritten Berathung am 2. d. Mts. nahm in der zunächst eröffneten Generaldiskussion Abg. Frhr. von Buol-Berenberg das Wort wie folgt:

„Es kann sich bei dem vorliegenden Uebereinkommen nicht darum handeln, dass etwa die Zustimmung dazu zu verweigern sei. Es hat sich das Haus bereits in seiner grossen Mehrheit dafür erklärt, und wir haben aus dem Vortrage des Herrn Berichterstatters entnommen, dass das Uebereinkommen so wesentliche Vortheile bringt, dass selbst einige Bedenken dagegen unterdrückt werden können. Es kann sich nur darum handeln, Betheiligten Aufklärung zu verschaffen, oder den einen oder den anderen Wunsch geltend zu machen.

In beider Richtung betrifft das, was ich vorzubringen habe, die Haftung der Bahnen für Schäden, § 30 und folgende, und es ist anzuerkennen, dass gerade auf diesem Gebiet der internationale Vertrag wesentliche Vortheile gebracht hat. Es ist dies der Fall bezüglich der Höhe der Schadensberechnung, Zulassung der Interessendeklarirung gegenüber der Deklaration des Werths, und Entschädigung hinsichtlich der Lieferungsfrist; und der Wunsch, den ich daran knüpfe, geht dahin, dass auch unserem internen Frachtrecht diese Besserung zu theil erde. Zugleich kann ich mit Vergnügen konstatiren, dass in er Kommission Andeutungen darüber gegeben wurden, wonach in dieser Richtung bereits Schritte gethan sind.

Gleich ist geblieben die Frage der Haftbarkeit an sich, aber ich kann in dieser Beziehung konstatiren, dass das internationale oder externe Frachtrecht und das Betriebsreglement für die Deutschen und die damit schon seit früher verbündeten Staaten, d. i. das interne oder nationale Frachtrecht, vollkommen übereinstimmten und auch übereinstimmen mit den Grundsätzen, die das Handelsgesetzbuch in dieser Beziehung aufstellt, übereinstimmen insbesondere auch, was den verpönten Revers betrifft. Ich nenne ihn verpönt, wenigstens in den Augen von Lieferanten derjenigen Waaren, welche an der Grenze liegen, hinsichtlich der Frage, ob eine Verpackung nothwendig ist oder nicht, oder ob eine gewisse Art von Verpackung als eine genügende betrachtet werden kann. Es ist bekanntlich der Grundsatz des Handelsrechts, dass die Bahn haftet für Beschädigungen während des Transports, wenn sie nicht den Beweis bringt, das höhere Gewalt vorliegt oder ein Verschulden auf anderer Seite. Ausgenommen ist übrigens diese Haftbarkeit in Ansehung derjenigen Güter, die ihrer Natur nach Verpackung verlangen, aber nach der Erklärung des Absenders unverpackt oder ungenügend verpackt sind. Hierüber wird nun regelmässig ein Revers verlangt, der sowohl im internationalen Frachtrecht als im Betriebsreglement für die Bahnen Deutschlands genau wörtlich vorgeschrieben ist; und das Gesetz hat die weitere Bestimmung, dass, wenn ein Schaden eintritt, bei diesem Revers auch die Vermuthung Platz greift, dass der Schaden durch die mangelhafte oder nicht vorhandene Verpackung eingetreten ist. Das hat nun zur Folge, dass regelmässig solche Reverse verlangt werden, anderenfalls die Aufnahme der Waare verweigert wird, und dass der Absender hierdurch eigentlich schutzlos ist. Denn es muss zugegeben werden, dass der Beweis eines Verschuldens der Bahn von dem Absender nur in den allerseltensten Fällen erbracht werden kann. Es hat weiter zur Folge, dass auf der Bahn seitens der Bediensteten mit einer gewissen Sorglosigkeit mit den Gütern umgegangen wird, die wahrscheinlich nicht vorhanden wäre, wenn nicht das Gefühl der Sicherheit in Bezug auf die Haftbarkeit vorläge. Ich glaube nun, dass vielfach ein Irrthum darin besteht, dass ein absolutes Recht der Eisenbahn vorhanden sei, Güter nicht anzunehmen, sofern der Revers nicht ausgestellt wird. Ich erlaube mir deshalb — und ich glaube, keinen Widerspruch zu erfahren —, hier festzustellen, dass die Eisenbahn unter allen Umständen verpflichtet ist, Güter anzunehmen, sofern natürlich den gesetzlichen Voraussetzungen hinsichtlich der Verpackung genügt wird, und dass, wenn ein Absender glaubt, dass von ihm mit Unrecht eine Verpackung oder eine andere Verpackung verlangt wird, er Gelegenheit hat, die Entscheidung im Wege des Rechtes herbeizuführen, dass ihm also eine Feststellungsklage dahin, dass die Eisenbahn verpflichtet sei, die Waaren so zu übernehmen, wie er verlangt, jederzeit offen steht, so dass für gewisse Kategorien von Waaren ein einziges Prozessverfahren genügt, um ihm ein für allemal darüber volle Klarheit zu verschaffen.

So viel, um meinem Wunsche Ausdruck zu geben, und um den Betheiligten, die sich hierwegen an mich gewendet haben, einige Aufklärung über den Sachverhalt zu geben.

Im übrigen wäre es mir nahe gelegen, über die Klagen auch wegen der Beschlagnahme von Forderungen noch einige Worte zu sagen. Indess will ich bei der vorgerückten Zeit hiervon Abstand nehmen.

Nur eins will ich noch dem, was der Herr Berichterstatter in der vorigen Sitzung gesagt hat, hinzufügen, nämlich, dass ich die Vorschrift, wie sie hier in dem Uebereinkommen getroffen ist, nicht bloss als ein Gebot der Gerechtigkeit gegenüber den ausländischen Bahnen betrachte, sondern auch als ein Gebot des öffentlichen Interesses, weil ich der Ansicht bin, dass eine Uebereinkunft, wie sie hier stattgefunden hat, ohne derartige Schutzmaassregeln gegenüber den ausländischen Bahnen gar nicht zustande gekommen wäre, dass sonach, wenn das Uebereinkommen an sich ein grosses öffentliches Interesse bietet, auch die Bestimmung, die hinsichtlich der inländischen Gläubiger getroffen ist, im öffentlichen Interesse geboten war. Drittens bin ich der Ansicht, dass es nicht richtig ist, wie es in verschiedenen Vorstellungen, die an den Reichstag gelangt sind, geltend gemacht worden ist, dass wir die Hand dazu böten, Staatsangehörige in ihrem wohlerworbenen Rechte zu kränken. Es ist nämlich zweifellos, dass zum weitaus der grösste Theil der Forderungen, um deren Beschlagnahme es sich handelt, erst infolge des Uebereinkommens entstehen werden, während sie früher diesen Bahnen gar nicht erwachsen sind. Ich darf in dieser Beziehung auf eine Anführung hinweisen, die uns bezüglich des Schlesisch-Russischen Grenzverkehrs zugekommen ist, worin gesagt wird, dass die Geschäfte der Grenzspediteure so bedeutende gewesen seien, dass dort ein Spediteur im Jahre bis zu 20 Millionen Mark an Fracht und Zollausgaben gehabt habe. Infolge des Uebereinkommens werden aber nicht mehr einzelne solche Kreditirungen vornehmen, sondern es liegt in der Natur dieses internationalen Uebereinkommens, dass in Zukunft die ausländische Bahn diese Kreditirung vornimmt; dieser werden in Zukunft erhebliche Forderungen erwachsen, und diese werden nicht mit Beschlag belegt werden dürfen. So entzieht man dem inländischen Gläubiger nicht etwas, worauf er früher hätte greifen können, sondern man vorenthält ihm nur den Zugriff auf einen Gegenstand, der ihm unter den früheren rechtlichen Verhältnissen gar nicht als Zugriffsgegenstand erwachsen wäre. Das ist es, was ich dem, was früher gesagt worden ist, noch hinzufügen wollte."

Bei der hierauf folgenden Spezialdiskussion sprach Abg. Dr. Hammacher zu Art. 10 wiederholt die bereits in der zweiten Lesung vorgebrachte Bitte aus, es möchten die Vertreter der verbündeten Regierungen sich über deren Stellungnahme zu den in der Kommission laut gewordenen Wünschen bezüglich der Zollabfertigung des unterwegs befindlichen Gutes äussern, indem dies zu einer Beruhigung in den weitesten Geschäftskreisen des Landes führen werde.

Hierauf erklärte der stellvertretende Bevollmächtigte zum Bundesrath, Präsident des Reichs-Eisenbahnamts Dr. Schulz: In der zweiten Lesung wurde die Diskussion nach der Rede des Herrn Abg. Dr. Hammacher schneller geschlossen, als ich erwartet hatte, und ich bin deshalb damals nicht dazu gekommen, dem Herrn Abgeordneten zu erwidern. Der Herr Abgeordnete wünscht eine Erklärung von Seiten der verbündeten Regierungen, es werde auch bei künftigen Verhandlungen über das internationale Frachtrecht von Deutscher Seite darauf hingewirkt werden, dass der Versender das Recht erhalte, für die Zollabfertigung auf den Grenzstationen eine Mittelsperson vorzuschreiben. Nun bin ich ja nicht in der Lage, namens der verbündeten Regierungen eine Erklärung abzugeben, wie etwa bei künftigen Verhandlungen die Deutschen Vertreter mit Instruktion werden versehen werden; aber, wie dies schon in der Kommission geschehen ist, glaube ich an das Hohe Haus die Bitte richten zu dürfen, zu vertrauen, dass die verbündeten Regierungen, wie bisher, so auch bei ferneren Verhandlungen die Interessen des Deutschen Handels und Verkehrs auf das Beste wahrnehmen werden.

Das Uebereinkommen wird demnächst mit den erwähnten Nebenverträgen erst artikelweise und schliesslich im Ganzen angenommen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Revision des Betriebsreglements.

Die halbamtliche Wiener „Abendpost" veröffentlicht folgende Mittheilung:

Im Hinblick auf das Berner Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr sind zwischen den Regierungen Oesterreich-Ungarns und des Deutschen Reiches Unterhandlungen eingeleitet worden, welche die Aufrechterhaltung der bisherigen Uebereinstimmung der beiderseitigen Eisenbahn-Betriebsreglements auch unter den künftigen, durch das internationale Frachtrecht geänderten Verhältnissen bezwecken. Die demzufolge im Deutschen Reichs-Eisenbahnamte zu Berlin unter Mitwirkung von Vertretern des Oesterreichischen und des Ungarischen Handelsministeriums, der Justizministerien beider Reichshälften und der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen durchgeführte kommissionelle Berathung des neuen Betriebsreglements hat in den letzten Tagen bereits zu einer vollständigen Einigung über die prinzipiellen Gesichtspunkte geführt, welche den Bestimmungen des neuen Betriebsreglements übereinstimmend zu Grunde zu legen sein werden.

Die übrigen Wiener Blätter äussern sich über die Mittheilung des „Reichsanzeigers" vom 5. d. Mts. sehr befriedigt.

Donau-Moldau-Elbekanal.

In der Begründung dieses Bauprojektes im Oesterreichischen Reichsrathe wurde darauf hingewiesen, dass Eisenbahnen und Wasserstrassen sich gegenseitig keine Konkurrenz machen, sondern sich ergänzen, indem die Wasserstrassen berufen seien, den Massentransport geringwerthiger Rohprodukte zu besorgen. Dies beweise z. B. Frankreich, das seinem ausgebreiteten Kanalsystem einen grossen Theil seines wirthschaftlichen Aufschwunges verdankt und Amerika, das durch seine vielen Wasserstrassen imstande ist, mit Europa in Konkurrenz zu treten. Wenn gesagt wird, dass Deutschland seinen feindlichen Nachbarn gefährlich werden könne durch die Mobilisirung seiner Militärmacht, so müsse auch betont werden, dass Deutschland noch viel gefährlicher werden könne durch seine nationalökonomische Mobilisirung. Die Verfassung eines Projektes und Kostenvoranschlages für die Erbauung eines Donau-Moldau-Elbekanals werde keine allzu grosse Summe beanspruchen, und das Haus dürfe nicht vor solchen produktiven Auslagen, welche bestimmt seien, die wirthschaftliche Kraft des Reiches zu heben, zurückschrecken. Die wirthschaftliche Kraft bilde allein die sichere Garantie dafür, dass das so schwer erkaufte Ansehen Oesterreichs auch der nothwendigen materiellen Stütze nicht entbehre. Durch die Erbauung des Donau-Moldau-Elbekanals würde eine handelspolitische Linie par excellence geschaffen; zwei bis jetzt getrennte Stromgebiete von zusammen nahezu 1 Million Quadratkilometer würden verbunden und es würde eine durchgehende Wasserstrasse zwischen dem Schwarzen Meere und der Nordsee gebildet werden.

Der Antrag wurde hierauf dem Budgetausschusse zugewiesen.

Die Abänderungsvorschläge zum neuen Oesterreichischen Gütertarif.

Auf die s. Z. gemeldeten, vom Staatseisenbahnrathe gestellten Abänderungsvorschläge zum neuen Oesterreichischen Gütertarif ist nun die Entscheidung des Herrn Handelsministers erfolgt. In derselben wird dem Antrage auf eine günstigere Tarifirung von Gegenständen von mehr als 6,3 m Länge, insbesondere eisernen Trägern und Bauhölzern, prinzipiell zugestimmt, und die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen beauftragt, einen auf Abänderung der betreffenden Bestimmungen des allgemeinen Tariftheiles I abzielenden Antrag bei dem Tarifkomitee der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen einzubringen. Der Anregung, von der Frachtzahlung nach der Tragfähigkeit der beigestellten Wagen für Güter der Klasse C, Spezialtarife 2 und 3, und des Ausnahmetarifs I, dann eine Ausnahme in der Richtung zu machen, dass die Fracht blos nach dem Minimal-Rechnungsgewichte von 10 000 kg für jeden Wagen zu entrichten sein wird, wenn bei parteiseitiger Bestellung von Wagen direkt solche mit 10 000 kg Tragfähigkeit verlangt werden, wurde Folge gegeben; der neue Lokal-Gütertarif der Oesterreichischen Staatsbahnen wird eine diesbezügliche Bestimmung enthalten. Ebenso fand eine Anregung des Staats-Eisenbahnrathes, die Reexpeditionsbestimmungen in ihrem auf die Mitwirkung der Handels- und Gewerbekammern abzielenden Theile zu modifiziren, Berücksichtigung. Dagegen wurde den Anträgen auf Versetzung der Artikel Roheisen aus der Klasse C in den Ausnahmetarif I, ferner Braun- und Lignitkohle, dann Eisenerz aus dem Ausnahmetarif I in den Ausnahmetarif II keine Folge gegeben, und zwar mit Rücksicht darauf, dass diese Artikel bei der in Aussicht genommenen Einreihung in die betreffenden Klassen ohnehin bereits durch die Herabsetzung der Frachtsätze dieser Klassen an der allgemeinen Tarifherabsetzung theilnehmen und dass die beantragten Deklassifikationen einen sehr bedeutenden Einnahmenausfall zur Folge haben würden.

Verhütung der Thierquälerei.

Infolge eines früheren Erlasses der K. K. Generalinspektion gegen die Ueberfüllung der Wagen bei Viehtransporten haben die Oesterreichischen Bahnverwaltungen eine Kundmachung mit folgenden wesentlichen Bestimmungen veröffentlicht:

1. Thiere dürfen nicht geknebelt und in Säcken, Käfigen, Kisten oder ähnlichen Behältern nur dann, wenn letztere hinlänglich geräumig und luftig sind, zur Beförderung aufgenommen werden.

2. Grossvieh darf nicht aneinander oder an die Wandungen des Wagens gepresst stehen, für Kleinvieh muss genügender Raum zum Niederlegen verbleiben.

3. Eine Ueberfüllung der Eisenbahnwagen mit Thieren seitens der Versender ist als Thierquälerei zu betrachten, daher die Versender, welche sich dieselbe zu Schulden kommen lassen, nach den bestehenden Regierungsverordnungen bestraft werden.

4. Die Bahnorgane sind gehalten, auf die Versender, welchen die Verladung der Thiere reglementsmässig obliegt, in geeigneter Weise einzuwirken, damit eine Ueberfüllung der Viehwagen hintangehalten werde; bleibt diese Einwirkung erfolglos, so ist die Anzeige an die zuständige Behörde zu erstatten.

Zusammenladung von Mutterkühen mit ihren Saugkälbern.

Eine solche Verladung war bisher auf den Oesterreichischen Bahnen nicht gestattet, damit das Kleinvieh nicht durch das Grossvieh beschädigt werden könne; dagegen war in Ungarn die Verladung des Mutterviehes mit seinen Saugkälbern gestattet, ohne dass bisher eine Beschädigung der Saugkälber vorgekommen wäre. Da die räumliche Trennung von Thieren verschiedener Gattung und Grösse nur wegen Befürchtung der Beschädigung der kleineren Thiere durch die grösseren begründet erscheint, eine solche Schädigung aber nach den in Ungarn gemachten Erfahrungen bei der Verladung von Mutterkühen mit ihren Saugkälbern ausgeschlossen erscheint, so wurde die Direktorenkonferenz vom K. K. Handelsministerium aufgefordert, eine entsprechende Aenderung der betreffenden Bestimmung zu berathen und den Beschluss anzuzeigen.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende März d. J.

Die Gesammtlänge der zu Ende Februar ausgewiesenen Eisenbahnbaulinien hat im Monat März keine Veränderung erfahren; es standen somit am Schlusse dieses letzteren Monats gleichfalls 478,4 km Eisenbahnen in Ausführung. Darunter kann ausser dem zweiten Geleise in der Strecke Falkenau-Dassnitz der Buschtêhrader Eisenbahn auch jenes der Strecke Wilfleinsdorf-Bruck a/L. als vollendet bezeichnet werden. Die Zahl der durchschnittlich pro Tag und Kilometer beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter hat sich infolge des Eintrittes einer für den Bau günstigeren Jahreszeit von 2 040 aut 4 825 erhöht.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Schatzmeister Karl Schelnberger in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der projektirten Lokalbahn Mauthhausen-Schwarzenau in Mauthhausen abzweigende, bezw. von der Station Amstetten ausgehende, normalspurige Lokalbahn nach Grein an der Donau auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Betriebseinnahmen im Monat März 1891.

Im Monat März wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 7 823 253 Personen und 7 261 045 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 691 270 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 886 fl. — Im gleichen Monat des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 5 728 555 Personen und 7 250 161 t Güter 23 475 287 fl. oder für das Kilometer 898 fl. Daher ergibt sich für den Monat März 1891 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1,3 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ersten Vierteljahre 1891 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 65 447 829 fl., in dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres auf 66 053 348 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 26 720 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 26 153 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für den erwähnten Zeitabschnitt des Jahres 1891 auf 2 449 fl., gegen 2 526 fl. im Vorjahre.

d. i. um 77 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1891 auf 9 796 fl., gegen 10 104 fl. im Vorjahre, d. i. um 308 fl., mithin um 3 % ungünstiger.

Preisfragen für Eisenbahnvorträge.

Der Ungarische Handelsminister hat — wie im Vorjahre — 2 Preisfragen veröffentlicht, über die im Dezember d. J. in Budapest Vorträge abgehalten werden sollen.

1. Wie soll die Arbeits- und Ruhezeit des beim exekutiven Eisenbahndienste angestellten Personals bestimmt werden, und welches Verfahren ist diesbezüglich bei den vaterländischen und auswärtigen Bahnen in Anwendung? Es ist sohin auf Grund der in der bisherigen Praxis erworbenen Erfahrungen mit Rücksicht auf die verschiedenen Bedürfnisse des Zugverkehrs ein Vorschlag, betreffend die zweckmässige Regelung der in Rede stehenden Arbeitszeit, zu machen.

2. Welche Faktoren üben auf die Abnutzung der Fahrbetriebsmittel, sowie auf die Verminderung der Kosten ihrer Erhaltung und Ausbesserung einen Einfluss aus? Welche Umgestaltungen und Vervollkommnungen wären deshalb mit Rücksicht auf ihre Konstruktion und ihr Material zu empfehlen?

Für die als die besten erklärten beiden Arbeiten erhält der Vorleser ein Honorar von je 50 10 Francs-Stücke. Als Preisrichter werden unter dem Vorsitze des Ministerialraths Ambrozovits die Direktoren der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn, der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, sowie der Leiter der Königlich Ungarischen Generalinspektion ernannt.

Verstaatlichung des Ungarischen Netzes der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

Der Ungarische Handelsminister hat vom Ungarischen Ministerrathe die Ermächtigung erhalten, mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft über die Ablösung des Ungarischen Netzes zu verhandeln. Eine ziffermässige Schätzung jener Ablösungsrente, welche der Staatsbahn auf Grund des Vertrages mit Ungarn gebührt, ist nicht leicht. Die vertragsmässige Grundlage für die Berechnung dieser Rente bildet nämlich im allgemeinen der Ertrag des Ungarischen Netzes der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn in den Jahren 1883, 1884 und 1885. In dem Hauptrechnungsabschlusse derselben erscheint für das Jahr 1883 ein Reinerträgniss des Ungarischen Netzes von 12,01 Millionen Gulden, für 1884 von 9,45 Millionen Gulden und für 1885 von 8,8 Millionen Gulden. — Die Ungarische Regierung ist berechtigt, für den Fall, dass das Reinerträgniss des Ungarischen Netzes in den Jahren 1883, 1884 und 1885 eine $5^1/_2$ % Verzinsung des im Jahre der Ablösung investirten Kapitals erreicht oder übersteigt, eine Ablösungsrente von $5^1/_2$ % zu gewähren. Dieser Fall ist wirklich eingetreten. Das Kapital, welches in dem Ungarischen Netze investirt ist, wird in der letzten Bilanz mit 153,35 Millionen Gulden ausgewiesen. Der durchschnittliche Reinertrag der Jahre 1883, 1884 und 1885 beträgt 10,09 Millionen Gulden und übersteigt diese Summe somit die $5^1/_2$ % Verzinsung des investirten Kapitals. Daraus geht hervor, dass die Ungarische Regierung, wenn jetzt schon der Ablösungstermin gekommen wäre, auch das Recht hätte, das Ungarische Netz gegen eine Rente von $5^1/_2$ % des investirten Kapitals zu erwerben. Das investirte Kapital betrug im Jahre 1889, wie bereits erwähnt, 153,35 Millionen Gulden, und stellt sich daher die $5^1/_2$ % Rente auf 8,43 Millionen Gulden und demnach wahrscheinlich nicht viel höher, als der Ertrag des Jahres 1890 gewesen sein dürfte. Die Durchführung eines solchen Ablösungsvertrages würde sich dann derart vollziehen, dass die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft von der Ungarischen Regierung jährlich 8,43 Millionen Gulden erhalten würde, woraus dann genau so wie jetzt im Vereine mit dem Reinertrage des Oesterreichischen Netzes die Lasten gedeckt und der Rest als Dividende an die Aktionäre zu vertheilen wäre, und das Ungarische Netz nach wie vor für die Prioritäten haftbar bliebe. So würde die Ablösung durchgeführt werden, wenn wir uns gegenwärtig unmittelbar vor dem Jahre 1895 befinden würden. Die Ungarische Ablösungsrente würde dann die Verhältnisse der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn weder in besonders günstiger, noch in besonders ungünstiger Weise beeinflussen. Die Staatseisenbahn-Gesellschaft hätte nur den Vortheil gewonnen, dass sie eine fixe Rente statt eines von den Zufällen des Betriebes und der Tarifpolitik abhängigen und jährlich wechselnden Reinertrages erhalten würde. Nun ist aber die Ungarische Regierung geneigt, das Ungarische Netz der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn noch vor dem Jahre 1895 zu erwerben, und dadurch ist die Gesellschaft in die Lage gesetzt worden, Bedingungen für den Verkauf zu stellen, welche naturgemäss ausserhalb des Vertrages stehen.

Diese Bedingungen, über welche gegenwärtig sowohl mit dem Ungarischen Handelsminister als mit dem Pariser Komitee der Staatsbahngesellschaft Unterhandlungen gepflogen werden, sind noch unbekannt. Die grossen Schwierigkeiten dieser ganzen Ablösung besprechen wir demnächst.

Ermässigung der Personentarife auf der Bosnabahn.

Auf dieser und der in ihrer Verwaltung stehenden Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahn Doboj-Simin-Han werden vom 1. Juni d. J. ab der „Zeitschr. f. Eisenb. u. Dampfsch." zufolge die Personentarife in nachstehender Weise ermässigt: die Bruchtheile der bisherigen Einheitssätze entfallen, so dass nun der Fahrpreis der I. Klasse 4 kr., der II. Klasse 3 kr. und der III. Klasse 2 kr. für das Kilometer betragen wird, während der frühere Fahrpreis der IV. Klasse mit 1 kr. für das Kilometer bestehen bleibt. — Gleichzeitig wird eine neue Fahrordnung eingeführt, nach welcher die Personenzüge mit erhöhter Geschwindigkeit verkehren werden.

Das Budget der westlichen Staatsbahnen und der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn.

Die mehrfachen Eisenbahnunfälle im vorigen Sommer haben die Nothwendigkeit ergeben, auf den westlichen Linien der Staatsbahnen eine Beschleunigung der Neulegung von Stahlschienen und eine Verstärkung des Oberbaues zur Durchführung zu bringen. Durch diese Investitionen erfährt der für die westlichen Staatsbahnen ursprünglich begehrte Kredit eine Steigerung um 300 000 fl. Dieses Mehrerforderniss wird jedoch dadurch ausgeglichen, dass die für den Ausbau der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn im gleichen Betrage gestellte Kreditforderung vom Herrn Handelsminister zurückgezogen wird, da nach dem vorliegenden Stande der Rechnungen dieser Bahn der betreffende Betrag nicht mehr erforderlich erscheint.

Generalversammlung der Graz-Köflacher Eisenbahn am 6. Mai d. J.

Dem Berichte ist zu entnehmen, dass die im Jahre 1890 eingetretene günstige Konjunktur des Kohlengeschäftes und die lebhaftere Thätigkeit der einschlägigen Industrien bezüglich der Eisenbahneinnahmen, trotz der mit 1. Januar 1890 in Kraft getretenen Tarifherabsetzung, bei gleichzeitiger Regulirung der bis dahin bestandenen Refaktien, zu einem erhöhten Endergebnisse geführt haben. Vom 1. Mai 1891 ab ist auf den Linien der Graz-Köflacher Bahn der Personen-Zonentarif und zwar mit den Grundtaxen von 1,25 kr. für das Kilometer für die III., 2,50 kr. für die II. und 3,75 kr. für die I. Wagenklasse in Kraft getreten; nach demselben stellt sich die Taxe für die III. Klasse noch billiger, als die bisherige Grundtaxe für die auf Wunsch der Regierung aufgelassene IV. Wagenklasse.

Der Verwaltungsrath hat sich, da von zahlreichen Industriellen in Eibiswald der Wunsch nach einer Verbindung dieses Ortes mit der Endstation Wies der Flügelbahn Lieboch-Wies ausgesprochen wurde, veranlasst gesehen, die Vorkonzession für diese Strecke zu erwerben und das diesbezügliche Projekt auszuarbeiten; von dem Erfolge der weiter in dieser Frage mit den Interessenten: dem Lande Steiermark, dem Bezirke und der Gemeinde Eibiswald, sowie der Oesterreichisch-Alpinen Montangesellschaft zu pflegenden Verhandlungen wird es abhängen, ob es möglich sein wird, den Bau bezw. die Fortsetzung der Wieser Linie bis Eibiswald zur Ausführung zu bringen. Nachdem sich das Land Steiermark bereit erklärt hat, auf Grund des Steiermärkischen Lokaleisenbahn-Gesetzes das Eisenbahnprojekt Wieselsdorf-Stainz zur Ausführung zu bringen, hat der Verwaltungsrath namhafte Begünstigungen in Form von Frachtnachlässen während der Bauzeit und in Bezug auf den Anschluss in der Station Preding-Wieselsdorf der Graz-Köflacher Bahn gewährt.

Ueber den ausgesprochenen Wunsch, dass die Dividende in den künftigen Jahren nicht erst vom 1. Juli ab ausbezahlt, sondern dass schon an einem früheren Zeitpunkte Abschlagszahlungen geleistet werden sollen, wird sich der Verwaltungsrath mit dieser Frage, deren Lösung jedoch ohne Aenderung der Gesellschaftsstatuten nicht durchführbar ist, beschäftigen. Schliesslich wurde der Antrag des Verwaltungsrathes, die Gesammtdividende wie in den zwei letzten Jahren mit 14 fl. gleich 7 % für die Aktie zu bestimmen, einhellig angenommen. Diese Dividende wird vom 11. Mai ab zur Auszahlung gelangen.

Generalversammlung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn am 4. Mai d. J.

Dem Jahresberichte entnehmen wir folgendes: Die in dem Geschäftsjahre 1890 erzielten Einnahmen von 1 069 653 fl. weisen gegen das Vorjahr eine Steigerung von 40 305 fl. oder 3,91 % aus, und beträgt das Betriebsergebniss 524 628 fl., sonach um 19 742 fl. oder 3,91 % mehr gegenüber den Ergebnissen des Vorjahres. Für ausserordentliche Herstellungen und Anschaffungen, von welchen vornehmlich die Beschaffung von 10 Güterwagen hervorgehoben wird, wurde ein Betrag von 25 752 fl. investirt. Die für das Jahr 1890 aufgelaufenen Zinsen für die Schuldscheinforderung von 375 000 fl. sind anerkannt und in die Bilanz ein-

gestellt worden, welch letztere einen Saldovortrag von 596 107 fl. aufweist.

Die durch das Gesetz vom 25. Mai v. J. der gesellschaftlichen Bahn auferlegte Einführung des Kreuzer-Zonentarifs für die Personenbeförderung ist mit Genehmigung des Handelsministeriums für jenen Zeitpunkt vorgesehen worden, zu welchem voraussichtlich jene Anschaffungen und Vorkehrungen bewirkt sein können, die zur Bewältigung eines namhaft stärkeren Personenverkehrs und der hierdurch bedingten Trennung der Personenbeförderung von dem Gütertransporte nothwendig erscheinen. Die Kosten der sonach zu bewirkenden Vermehrung der Fahrbetriebsmittel und sonstiger Einrichtungen sind mit 215 000 fl. veranschlagt und werden zum Theile aus den Ende 1890 sich ergebenden Erträgnissen bestritten werden.

Um den unabweisbaren Ansprüchen auf Ermässigung der Personentarife jedoch schon derzeit thunlichst entgegenzukommen, hat die Verwaltung vom 1. Januar d. J. ab einen neuen Tarif für die Personenbeförderung eingeführt, durch welchen namentlich für die Benutzung der III. Wagenklasse eine erhebliche Abminderung der Fahrpreise eingetreten ist. Dem Pensionsfonds der Angestellten der Gesellschaft beabsichtigt der Verwaltungsrath wie im Vorjahre auch für das Jahr 1891 einen ausserordentlichen Zuschuss zu widmen, um eine entsprechende Stärkung dieses Fonds zu erzielen.

In Angelegenheit des Ausbaues der Bahnverbindung Troppau-Ratibor sind in nächster Zeit weitere Schritte zur Feststellung des Bauprojektes zu gewärtigen, wodurch der Termin für dessen Realisirung näher gerückt erscheint.

Anknüpfend an den im vorigen Jahre erstatteten Bericht über die geplante Sanirung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft theilt der Bericht mit, dass bisher die Genehmigung der Regierung zu dem ihr unterbreiteten, zwischen dem Prioritätenkurator und dem Verwaltungsrathe vereinbarten Uebereinkommen nicht erlangt werden konnte. Letzterer habe jedoch im Einvernehmen mit dem Prioritätenkurator diese Angelegenheit wiederholt in Erwägung genommen und hierbei auch die eventuelle Verpachtung des Bahnbetriebes, sowie eine allfällige Veräusserung der Bahn an den Staat in Erörterung gezogen, da die endgültige Regelung der Verhältnisse der Gesellschaft auch in solcher Art immerhin als zulässig und möglich erachtet werden könnte.

Schliesslich betont der Verwaltungsrath die Nothwendigkeit einer Statutenänderung zu dem Zwecke, um für die Beschliessung der Veräusserung der Eisenbahn und Auflösung der Gesellschaft vor Ablauf ihrer statutenmässigen Dauer leichter eine beschlussfähige Generalversammlung zu erhalten, als dies nach dem gegenwärtigen Statut erzielbar wäre, und beantragt einen Zusatz zu den Statuten, welcher im wesentlichen bestimmt, dass, wenn in der zur Beschliessung der Bahnveräusserung und Gesellschaftsauflösung einberufenen Generalversammlung die zur Beschlussfähigkeit nothwendigen zwei Drittheile der emittirten Aktien nicht vertreten sein sollten, eine neuerlich einzuberufende Generalversammlung auch dann beschlussfähig sei, wenn in derselben mindestens der 20. Theil des Aktienkapitals durch mindestens 10 Aktionäre vertreten erscheint. Dieser Antrag wurde mit der Ermächtigung angenommen, dass der Verwaltungsrath auch zu weiteren textuellen Aenderungen in dieser Richtung befugt sei.

Generalversammlung der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn am 6. Mai d. J.

Der Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsgebahrung im Jahre 1890 verweist darauf, dass im Sinne der mit den beiderseitigen Regierungen getroffenen und von der ausserordentlichen Generalversammlung am 9. Februar 1889 angenommenen Vereinbarungen der Betrieb der gesellschaftlichen Linien seit 1. Januar 1889 von den beiden Staatsverwaltungen für deren eigene Rechnung geführt wird, wogegen der Gesellschaft zur Verzinsung und Amortisation ihres Anlagekapitals die in den erwähnten Vereinbarungen festgesetzten Rentenbeträge überwiesen werden. Für das Jahr 1890 sind die zugesagten Rentenbeträge pünktlich eingegangen und ihrer Bestimmung entsprechend verwendet worden. Der ein Eigenthum der Gesellschaft bildende Reservefonds B, aus welchem die Kupon-Stempelgebühren der Prioritäten 1. und 2. Emission bestritten werden und der Ende 1889 mit einem Saldo von 61,953 fl. schloss, weist Ende 1890 einen Stand von 59,780 fl. aus.

Der Donau-Oderkanal und der Handel Wiens.

In der Generalversammlung des Donauvereins kam das Projekt des Donau-Oderkanals zur Sprache. Es wurde hierüber bekannt gegeben, dass die Ungarische Regierung daran gehe, von Theben aus einen Donau-Oderkanal zu trassiren und so die Verbindung mit der Oder auf jene Weise zu suchen, welche für Ungarn als die vortheilhafteste betrachtet wird. Da dadurch die Interessen Wiens empfindlich berührt werden, ist anzunehmen, dass das Widerstreben, welches bis heute in den maassgebenden Kreisen gegen die Verwirklichung des Donau-Oderkanals besteht, nicht länger anhalten werde und dürfte dieser sonst so unerwünschte Fall dazu beitragen, die Lösung dieser Frage bei uns zu beschleunigen und der Bevölkerung die Wichtigkeit des Donau-Oderkanals nicht nur für Wien, sondern für den Gesammthandel Oesterreich-Ungarns zur Erkenntniss zu bringen.

Eierausfuhr aus Oesterreich-Ungarn.

Im verflossenen Jahre war dieselbe eine ganz besonders lebhafte. Dieselbe betrug in der Zeit vom Januar bis Oktober 484 039 Metercentner (gegen 457 780 Metercentner in dem gleichen Zeitraum des Jahres 1889), somit um beinahe 26 300 Metercentner mehr. England und Deutschland sind die Hauptkonsumenten dieser Eier und zwar ganz besonders das letztere, trotz der Steuer von 3 *M.* auf 100 kg.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Verstimmung der Berliner und Pariser Börse über das Scheitern der 3 % Russischen Anleihe wurde in Wien nur einigermaassen getheilt; die Regierungsvorlage über die Verlegung der Kasernen aus dem Innern dieser Stadt hat die Spekulation für Bau- und damit im Zusammenhange für Bahnwerthe sehr angeregt. Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (276,75) setzen wegen der nun doch ernster zu nehmenden Einlösung ihrer Ungarischen Linien ihre Kurssteigerung fort; dasselbe gilt von der Galizischen Carl Ludwigbahn (222), deren Verstaatlichung gerüchtweise schon am 1. Juli d. J. eintreten soll; Südbahn (116,25) erholte sich trotz der wöchentlichen Mindereinnahmen infolge von Deckungskäufen. Je näher die Generalversammlung der Nordbahn (2840) rückt, desto höher werden die Effekten derselben bewerthet. Dagegen waren Nordwestbahn (210,25) und Elbethalbahn (223) wegen schwankender Gerüchte über die bei ihrer Generalversammlung zu beantragende Dividende etwas rückgängig. Dafür erfreuten sich Prioritäten aller Gattungen ziemlicher Nachfrage auch vom Auslande.

Aus der Schweiz.

Eisenbahngeschäfte des Eidgenössischen Rathes.
(Schluss.)

Konzession einer Drahtseilbahn vom Hardthurm auf die Waid bei Zürich. Diese Seilbahn ist als Fortsetzung des projektirten elektrischen Tramway Bahnhofbrücke-Industriequartier-Wipkingerbrücke gedacht und bezweckt, einerseits einen der besuchtesten Aussichtspunkte in der Umgebung der Stadt Zürich von dieser aus in bequemer Weise erreichbar zu machen, andererseits das auf der hinteren Waid projektirte Villenquartier mit Zürich zu verbinden. Die Länge der Bahn wird 600 m und die Maximalsteigung 31 % betragen. Als Betriebskraft ist Wasserübergewicht vorgesehen. Die Anlagekosten werden auf zusammen 250 000 Frcs. veranschlagt.

Konzession einer Eisenbahn von Huttwil nach Wohlhusen. Die Baulänge der projektirten Linie beträgt etwa 25 km, die Maximalsteigung 23 ‰ und der Minimalradius 300 m. Zwischenstationen sind 4 angenommen, bei Zell, Gettnau, Willisau und Menznau. Die Bahn soll normalspurig und eingeleisig, im wesentlichen nach den Normalien der Langenthal-Huttwilbahn erstellt werden. Die Kosten sind zu 2 500 000 Frcs oder 100 000 Frcs. für das Kilometer angenommen.

Konzession einer Zahnradbahn von Brunnen über Morschach auf die Frohnalp. Die Bahn soll als Zahnradbahn nach dem Muster der Monte Generosobahn, mit 0,8 m Spurweite, gebaut werden. Die Gesammtlänge beträgt 9 230 m, die Maximalsteigung 26 %, der Minimalradius 60 m, die Höhendifferenz 1 455 m. Die Trasse wird in ihren Hauptpunkten durch die vorgesehenen Zwischenstationen Axenstein-Morschach und Stoos und die Endstation Frohnalp bezeichnet. Die Anlagekosten sind zu 1 950 000 Frcs. oder 210 000 Francs für das Kilometer veranschlagt.

Konzession einer Eisenbahn von Pont über Sentier nach Brassus. Bei der Anlage der projektirten Linie, welche sich als Verlängerung der Eisenbahn von Vallorbes nach Le Pont darstellt, ist darauf Bedacht genommen, durch möglichste Oekonomie dem Unternehmen die Lebensfähigkeit zu sichern, zu welchem Zwecke im Gesuche die Anlage nach System Decauville (Spurweite 0,75 m) in Aussicht genommen ist. Bei l'Orient de l'Orbe verbindet eine Abzweigung von 750 m Länge Le Sentier mit der Hauptlinie. Die Länge der letzteren beträgt 13,850 m, die Maximalsteigung 5,3 ‰, der Minimalradius 80—100 m. Als Zwischenstationen sind nur 3 vorgesehen, nämlich l'Abbaye, Les Bioux und l'Orient de l'Orbe.

Der Kostenvoranschlag sieht 450 000 Frcs. oder 30 800 Frcs. für das Kilometer vor.

Schweizerische Centralbahn.

Der Verwaltungsrath dieser Bahn ertheilte am 25. April dem bekannten, zwischen dem Schweizerischen Bundesrathe und dem Direktorium vereinbarten Vertrage, betreffend Abtretung der Centralbahn an den Bund, mit 18 gegen 2 Stimmen seine Zustimmung. Vorbehalten bleibt die Genehmigung durch die im Monat Juni abzuhaltende Aktionärversammlung. Die äusserste Frist, innerhalb welcher der Vertrag auch seitens des Bundes endgültig ratifizirt sein muss, andernfalls er dahinfällt, ist im Vertrage selbst auf den 1. November 1891 festgesetzt; dem Wunsche des Bundesrathes, diese Frist auf den 1. Januar 1892 zu erstrecken, stimmte der Verwaltungsrath bei unter der Voraussetzung, dass immerhin die Abgabe der Rententitel an alle Aktionäre von gleichem Zeitpunkte an stattfinden solle und nicht etwa die durch das Bankkonsortium vertretenen Aktionäre vor den übrigen hierin begünstigt werden. — Ferner genehmigte der Verwaltungsrath die vorgelegten Jahresrechnungen für 1890. Nach Abzug der üblichen Einlagen in den Erneuerungsfonds und in den Reservefonds verbleibt — obwohl infolge vermehrter Betriebsausgaben der Betriebsüberschuss des Centralbahnnetzes um etwa 484 000 Frcs. kleiner war als im Vorjahre — ein Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von rund 3 712 000 Frcs. (Bei Berechnung der Werthschriften zu ihrem vollen Werthe würde dieser Saldo jedoch 3 800 000 Frcs. übersteigen). — Die Hilfskasse der Beamten erhielt im Jahre 1890 an ordentlichen und ausserordentlichen Zuschüssen seitens der Gesellschaft 421 942 Frcs.

Schweizerische Nordostbahn.

Der Verwaltungsrath der Nordostbahn stellte in der Sitzung vom 30. April den Voranschlag der Ausgaben für das Jahr 1891 fest. Das Budget der im Betrieb befindlichen Linien sieht für das eigene Netz 2 633 049 Frcs., für die Strecke Zürich-Zug-Luzern 43 600 Frcs., die Bötzbergbahn 252 700 Frcs., die Dampfbootunternehmungen Bodensee und Zürich 77 380 Frcs., im ganzen 3 036 729 Frcs. vor. Von Einzelheiten mögen folgende erwähnt werden: Erweiterungen der Güter- resp. Rangirbahnhöfe in Romanshorn, Winterthur und Zürich und grössere Bauten auf einigen anderen Stationen beanspruchen auf dem eigenen Netz 1 019 689 Frcs. Das Rollmaterial, welches im Jahre 1891 zur Ablieferung kommen soll, besteht aus 12 Lokomotiven im Kostenbetrage von 679 784 Frcs., 20 neuen Personenwagen (300 000 Frcs.), 4 Gepäck- und 60 Güterwagen (312 000 Frcs.), durchgehende Luftdruckbremsen für eine Anzahl Lokomotiven und Gepäckwagen (122 500 Frcs.).

Monte Generosobahn.

Die Totaleinnahme betrug letztes Jahr 91 884, 62 Frcs., hierzu Bankzinsen 1 214, 95 Frcs., Summa 93 099, 57 Frcs. Davon gehen ab Betriebsspesen 50 584, 58 Frcs. Es verbleiben demnach 42 514, 99 Frcs.

Die Verzinsung des Obligationenkapitals erforderte 20 250 Frcs. Für die restirenden 22 264, 99 Frcs. als Nettoertrag ist folgende Verwendung vorgesehen: Für Amortisation 3 000 Francs, für Erneuerungsfonds 5 000 Frcs, Vortrag auf neue Rechnung 14 264, 99 Frcs.

Aus Frankreich.

Dienstzeit der Lokomotivführer und Heizer.

Nachdem bereits im Jahre 1884 durch Ministerialerlass die Dienstzeit der Weichensteller auf höchstens 12 Stunden an einem Tage festgesetzt worden ist, wurde unablässig daran gearbeitet, im Interesse der öffentlichen Sicherheit auch die Dienstzeit der Lokomotivführer und Heizer in angemessenen Grenzen zu halten. Da sich aber der Minister der öffentlichen Arbeiten durch eingehende Untersuchung davon überzeugt hat, dass die diesen Beamten vorgeschriebene Dienstzeit auf einigen Netzen ganz übermässig ist, so hat er durch Rundschreiben vom 24. April d. J. die Eisenbahngesellschaften angewiesen, die Diensteintheilung der verschiedenen Heizhäuser derartig einzurichten, dass die Arbeitszeit der Lokomotivführer und Heizer — abgesehen von Fällen höherer Gewalt — niemals innerhalb 24 Stunden mehr als 12 Stunden einschl. der Wartezeit vor Abfahrt und nach Ankunft der Züge beträgt, dass diesen Beamten zwischen 2 Arbeitszeiten eine ununterbrochene Ruhepause von wenigstens 10 Stunden verbleibt und dass sie möglichst oft nach ihrem Wohnort zurückkehren können.

Annahmezeit für Frachtgut auf den Pariser Bahnhöfen.

Die Berufsgenossenschaft der Fuhr- und Umzugsunternehmer (chambre syndicale des entrepreneurs de transports et déménagements) hatte sich an den Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Bitte gewandt, die Nord-, Ost- und Westbahn zu veranlassen, dass beladene Möbel- oder Rollwagen zu jeder Jahreszeit bis 6 Uhr Abends zu deren Pariser Frachtgut-Annahmestellen zugelassen werden und dass diese Wagen auch nach 6 Uhr so lange dort bleiben können, bis die vor 6 Uhr begonnene Umladung beendet ist. (Die Pariser Annahmestellen der Mittelmeer- und Orléansbahn waren schon vorher bis 6 Uhr geöffnet.) Am 8. April d. J. hat der Minister der Berufsgenossenschaft mitgetheilt, dass sich die West- und Ostbahn bereit erklärt haben, die Wagen auch nach der vorschriftsmässigen Schlusszeit zuzulassen und den Betheiligten die erforderliche Zeit zur Beendigung der Umladung zu gewähren; die Nordbahn dagegen befürchtet ernstliche Unzuträglichkeiten, wenn sie die Wagen auch nach der vorschriftsmässigen Schlusszeit in ihrem Bahnhof la Chapelle zulässt und will nur den vor dieser Zeit angekommenen Versendern und Empfängern die nöthige Zeit zur Beendigung der Uebergabe oder Uebernahme zugestehen.

Beschlüsse der Versammlung der Eisenbahnbediensteten.

Die vom 1.—3. Mai in Tours abgehaltene erste Versammlung der Französischen Eisenbahnarbeiter und Beamten, welche auch Ausländern den Eintritt in den Verband mit gleichen Rechten wie für Franzosen freistellt, hat folgende den Behörden mitzutheilenden Wünsche ausgesprochen: 1. Befreiung der Mitglieder, welche 25 Dienstjahre und regelmässige Beiträge geleistet haben, von ferneren Einzahlungen. 2. Einsetzung von Sachverständigen zur Schlichtung der Streitfälle zwischen den Bediensteten und Gesellschaften. 3. Verpflichtung der Gesellschaften, alle Beamten nach einjähriger Dienstzeit anzustellen und nach zehnjähriger Dienstzeit unter Umständen entsprechende Ruhegehälter zu gewähren. 4. Verkürzung der Arbeitszeit und Festsetzung eines Mindestgehalts. 5. Anständigere und der Gesundheit zuträglichere Behandlung.

Einnahmen der Hauptbahnen im Jahre 1890.

Auf Grund der für die Aufsichtsbehörde aufgestellten Vierteljahrsabrechnungen, deren Gesammtergebniss für das Jahr 1890 kürzlich im „Journal officiel" veröffentlicht wurde, stellen sich die Einnahmen der Französischen Hauptbahnen (chemins de fer d'intérêt général, also einschl. der nach Deutschen Begriffen als „Bahnen untergeordneter Bedeutung" zu bezeichnenden Linien und nur ausschl. der Lokal- und Strassenbahnen) für das genannte Jahr etwas anders, als es von uns auf Grund der nur vorläufigen Wochenausweise in Nr. 13 S. 132 d. Ztg. mitgetheilt wurde; doch wird dadurch an dem Verhältniss zum Vorjahre nichts geändert.

Die Einnahmen betragen hiernach für 33 687 km (33 341 Kilometer im Vorjahre) zu Gunsten der Betriebsrechnung betriebener Linien im ganzen 1 127 652 745 (1 132 176 515) Frcs.; hiervon entfallen auf die 2 658 (2 629) km der Staatsbahnen 36 030 000 (35 139 756) Frcs., auf die 30 169 (30 016) km der sechs grossen Gesellschaften 1 083 280 705 (1 089 384 025) Frcs., auf 551 (432) km verschiedener Gesellschaften 7 231 710 (6 703 228) Frcs. und auf 309 (264) km nicht konzessionirter Bahnen 1 110 330 (949 506) Frcs.

Betriebseröffnungen.

1. Am 29. März ist im Oisedepartement von der Lokalbahn Estrées-Saint Denis-Froissy (Konzessionsinhaber Lambert) die Anfangsstrecke Estrées-Saint Denis-Saint-Just-en-Chaussée (23 km) mit den Zwischenstationen Rouvillers, Beaupuits, la Neuville-Roy, Moutiers, Léglantiers, Angivillers, Ravenel und Plainval dem Verkehre übergeben worden.

2. Die am 1. April eröffnete, 6,869 km lange Staatsbahnlinie la Pallice-la Rochelle (vergl. Nr. 29 S. 287 d. Ztg.) hat ausser den beiden Endstationen die Zwischenhaltestellen Dauphinethor und Drehbrücke über den Maranskanal.

3. Die Orléansbahn hat am 1. April die Linie Châtellerault-Tournon-Saint Martin (41 km) in Betrieb genommen.

4. Die der Südfrankreich-Eisenbahngesellschaft konzessionirten Strassenbahnlinien im Côte-d'Or-Departement Dijon-Porte-Neuve-Fontaine-Française (43 km) und Beaune-Arnay-le-Duc (41 km) sind nicht (wie in Nr. 29 S. 287 d. Ztg. mitgetheilt) am 2. bezw. 16. März, sondern erst am 9. April dem Betriebe übergeben worden.

5. Am 12. April ist in Lyon die 0, 5 km lange Lokalbahn mit Seilbetrieb von dem Platz Croix-Paquet nach dem Boulevard Croix-Rousse (Konzessionsinhaber Poy) ohne Zwischenstationen eröffnet worden.

6. Am 23. April hat die Südbahn die Linie Marmande-Casteljaloux (25, 255 km) mit den Zwischenstationen und Haltestellen Montpouillan, Samazan, Bouglon und la Bastide-Poussignac in Betrieb genommen.

7. Die von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn am 8. April eröffnete, 44, 315 km lange strategische Linie Lons-le-Saulnier-Champagnole (vergl. Nr. 29 S. 287 d. Ztg.) hat ausser den Endstationen noch die Zwischenstationen Conliège, Publy, Verges, Chatillon, Pont-du-Navoy und Crotenay.

8. Am 11. Mai ist von der Orléansbahn die 61, 4 km lange Linie Aurillac nach St. Denis-les-Martel eröffnet worden.

Konzessionsertheilung und -Uebertragung.

1. Der am 8. April zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Orléansbahn geschlossene Vertrag, betreffend die Konzession für die rechtsufrigen Hafengeleise bei Nantes, ist genehmigt worden.

2. Die Uebertragung der Konzession für die durch Erlass vom 12. Juli 1887 für gemeinnützig erklärte, im Departement Indre-et-Loire gelegene Strassenbahn Tours - Vouvray von dem bisherigen Konzessionsinhaber Brûlé auf die „Dampfstrassenbahn - Gesellschaft" (Société de tramways à vapeur) ist genehmigt worden.

Neue Strassenbahnen im Côte-d'Or-Departement.

In einer gelegentlich der Eröffnung der Strassenbahn Dijon-Fontaine-Française in Dijon gehaltenen Rede erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten u. a. folgendes: „Bezüglich der Verlängerung der Linien von Fontaine - Française nach Champlitte und von Arnay-le-Duc nach Saulieu sind die Berichte der Generalinspektoren günstig ausgefallen; die Verlängerungen sind also so gut wie gesichert. Gegen die letztere Linie Arnay-le-Duc-Saulieu hat allerdings die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn eingewendet, dass sie die gleiche Richtung wie ihre eigene Linie verfolge, ich werde aber eine grosse Gesellschaft wie die der Mittelmeerbahn auffordern, nicht Nebenbuhler in Linien zu sehen, die ihr vielmehr als Verkehrszubringer dienen."

Personalnachrichten.

1. Der Oberstlieutenant Michal, früher Vertreter des Vorstehers des vierten Etappen- und Eisenbahnbüreaus im Kriegsministerium, ist an Stelle des Oberstlieutenants Fabre zum Sekretär des höheren militärischen Eisenbahnausschusses ernannt.

2. Der Oberstlieutenant Roget ist an Stelle des Oberstlieutenants Michal zum technischen Kommissar des Paris-Lyon-Mittelmeernetzes bestellt.

3. Dem am 19. April 1890 in voller Thätigkeit verschiedenen Generalsekretär der Orléansbahngesellschaft, Sekretär des Verwaltungsrathes dieser Gesellschaft und Vizepräsident des Vereins der Civilingenieure Courras widmet der Geschäftsbericht der genannten Gesellschaft folgende anerkennenden Worte: „Ein Mann von seltenem Verdienst, ein unermüdlicher Arbeiter, versah er seit 15 Jahren das schwierige Amt, zu dem ihn das Vertrauen des Verwaltungsrathes berufen hatte. Mit tiefem Wissen und glühendem Eifer hat er an unseren hervorragendsten Angelegenheiten theilgenommen. In aufopfernder Weise seine Kräfte nicht schonend, hat er bis zum letzten Tage die vielseitige Aufgabe, deren Last seine ganze Arbeitskraft in Anspruch nahm, erfüllt und sich bei allen durch seine persönlichen Eigenschaften und die Geradheit seines Wesens Achtung erworben."

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. Zum § 12 des Reichs - Fürsorgegesetzes vom 15. März 1886: **Die landesgesetzliche oder statutarische Fürsorge muss für alle Hinterbliebenen im ganzen eine der reichsgesetzlichen gleichkommende sein.** Thatbestand: Der Stationsmeister M. kam durch einen Betriebsunfall ums Leben. Er hinterliess eine Wittwe und eine grossjährige Tochter, welche wegen eines körperlichen Leidens erwerbsunfähig war. Beide verlangten von dem Unternehmer, dem Bayerischen Eisenbahnfiskus, Schadensersatz nach dem Reichs-Haftpflichtgesetz. Fiskus wandte ein, dass sie nach dem § 12 des Reichsgesetzes vom 15. März 1886 nur Pension nach der Königlich Bayerischen Verordnung vom 30. November 1886 beanspruchen könnten. — Das Ober-Landesgericht zu München erkannte den Anspruch auf Entschädigung nach dem Reichs-Haftpflichtgesetz als begründet an. Es führte aus, dass die Wittwe nach der allgemeinen Bayerischen Verordnung nicht so günstig gestellt sei, als sie nach dem Reichsgesetz vom 15. März 1886 gestellt sein würde, dass daher der Beklagte sich ihr gegenüber auf den § 12 des Reichsgesetzes nicht berufen könne. Die Revision hiergegen wurde für unbegründet erklärt, weil es sich insoweit wesentlich um die nicht revisibele Auslegung der Bayerischen Verordnung handele. Bezüglich der Tochter, welche, weil über 18 Jahr alt, nach dem § 2 des Reichsgesetzes überhaupt keinen Anspruch auf Rente oder Entschädigung gehabt haben würde, heisst es in den Gründen des Revisionsurtheiles: „Der Wortlaut des § 12 zunächst lässt keinen Zweifel, dass ‚die Hinterbliebenen' eines im Dienste durch einen Betriebsunfall Getödteten solidarisch oder (besser) kollektiv gedacht sind, wie es auch in dem dort in Bezug genommenen § 2 heisst: ‚Die Hinterbliebenen erhalten eine Rente. Dieselbe beträgt usw.' Und ebenso sind im Reliktengesetz (vergl. § 7 des Reichs-Fürsorgegesetzes) die Hinterbliebenen stets zunächst kollektiv bezeichnet; es ist daher der Erwägung des Berufungsrichters beizupflichten, wonach die Frage, ob in einem konkreten Falle die Fürsorge für ‚die Hinterbliebenen' eines Verunglückten eine der Reichsfürsorge gleichkommende sei, nur für sämmtliche in Betracht kommende Hinterbliebene einheitlich zu beantworten und dann zu verneinen sei, wenn die landesrechtliche Fürsorge in ihrem Gesammtergebniss hinter jener des Reichsgesetzes zurückbleibt. Es wird dies um so mehr dem Sinne des Gesetzes entsprechen, als doch kaum beabsichtigt sein kann, einen Theil der Hinterbliebenen eines Beamten auf das Landesgesetz zu verweisen und dem anderen Theile den Rückgriff auf das Reichs-Haftpflichtgesetz zu gestatten. Von obiger aus dem Wortlaut und der vorauszusetzenden ratio des Gesetzes gewonnenen Grundlage aus wird man dann allerdings noch die thatsächliche Erwägung heranziehen dürfen, dass bei den regelmässigen Beziehungen der Familienmitglieder zu einander dasjenige, was einem Theil der Hinterbliebenen zu gute kommt, auch indirekt den Nutzen des anderen Theiles befördert . . . . ."

(Erkenntn. des VI. Senats des Reichsgerichts vom 20. Februar 1890; Seuffert, Archiv. N. F. Bd. XVI S. 201 f.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Neubaustrecke Hilders - Tann. Am 1. Juni d. J. wird die vorgenannte Neubaustrecke mit den an derselben belegenen Stationen etc. Neuschwambach, Lahrbach und Tann voraussichtlich dem Betriebe übergeben.

Das diesseitige Verkehrsbüreau ertheilt auf Befragen über die Höhe der Frachtsätze etc. nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 9. Mai 1891. (914)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juni d. J. werden die an der Neubaustrecke Tilsit-Heinrichswalde gelegenen Stationen Gr.-Britannien und Heinrichswalde für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Fahrzeug-, Vieh- und Güterverkehr und der Haltepunkt Linkuhnen für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Der Frachtberechnung werden im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen bis zur Eröffnung der Schlussstrecke Heinrichswalde-Labiau die Entfernungen für Tilsit unter Zuschlag von 11 km für Linkuhnen, 16 km für Gr.-Britannien und 21 km für Heinrichswalde zu Grunde gelegt.

Die Abfahrtszeiten der Züge von den neuen Stationen sind in dem am 1. Juni d. J. in Kraft tretenden Fahrplan enthalten.

Näheres ist bei den Fahrkarten-Ausgabestellen zu erfahren.

Bromberg, den 8. Mai 1891. (915)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Die K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn wird mit Einführung des diesjährigen Sommerfahrplans, ab 1. Juni, neue Tages-Schnellzüge via Tetschen nach Dresden, Berlin, Leipzig, Hamburg und auch nach Prag, Teplitz, Reichenberg etc. in Verkehr setzen.

Diese Züge werden auch Anschlüsse nach und von Braunschweig, Hannover, Köln, Aachen, Brüssel, Ostende und London erhalten.

Zur Bequemlichkeit der Reisenden werden zwischen Wien und Tetschen Restaurationswagen eingestellt.

Die Zugverbindungen werden sich wie folgt gestalten:

Wien ab 8 Uhr früh, in Dresden 6.49 Abends, in Berlin 10 Uhr 55 Abends, in Leipzig 9 Uhr 25 Abends, in Hamburg 5 Uhr 25 früh, in Prag 4.05 Nachm., in Teplitz 5 Uhr 54 Nachm., in Reichenberg 6 Uhr 01 Abends.

In umgekehrter Richtung von Hamburg 11 Uhr Abends, von Leipzig 8 Uhr 35 Vormittags, von Berlin 8 Uhr früh, von Dresden 11 Uhr 20 Vorm., von Reichenberg 12 Uhr 27 Nachm., von Teplitz 12 Uhr 15 Nachm., von Prag 2 Uhr 10 Nachm., in Wien an 10.10 Uhr Abends.

Wien, am 3. Mai 1891. (916)

4. Güterverkehr.

Am 15. Mai d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Hagen unterstellte Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Hörde Rh. und Hörde B.M. für den Güterverkehr in Betrieb genommen.

An demselben Tage wird zu dem Lokal-Gütertarif vom 1. April 1891 der Nachtrag I herausgegeben, welcher u. a. die über die vorgenannte Verbindungsbahn gerechneten Entfernungen und ferner die abgekürzten Entfernungen über die Verbindungsbahn Hagen Rh. - Hengstei, welche letztere jedoch erst vom Tage der Inbetriebnahme der letztgenannten Verbindungsbahn der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werden, enthält.

Elberfeld, den 12. Mai 1891. (917)
Königliche Eisenbahndirektion.

Einrichtung einer Güternebenstelle in Reinerz. Am 20. Mai d. J. wird in dem nicht an der Eisenbahn gelegenen Orte Reinerz eine Güternebenstelle für die Annahme und Ausgabe von Eisenbahn-Eil- und Frachtstückgütern eröffnet.

Nähere Auskunft insbesondere über die zur Erhebung gelangenden Rollgebühren wird sowohl von der betreffenden Güternebenstelle als auch von der Abfertigungsstelle der zugehörigen Bahnstation Rückers-Reinerz ertheilt.

Breslau, den 13. Mai 1891. (918)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Eisenbahn - Verband. Vom 16. d. Mts. ab wird die Braunschweigische Landeseisenbahn in den Ausnahmetarif 11 für gewisse Düngemittel, Erde usw. aufgenommen.

Hannover, den 11. Mai 1891. (919)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Für die nach dem Ausnahmetarife für Wegebaumaterialien unter A 3 a und b beizubringenden Bescheinigungen einer öffentlichen Behörde über den Nachweis der Verwendung ist ein bestimmtes Muster vorgeschrieben worden.

Formulare zu diesen Bescheinigungen können durch die Versand- und Empfangsstationen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 12. Mai 1891. (920)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem Tarif für den Lokal - Güterverkehr der Königlich Preussischen Militär-Eisenbahn vom 10. November 1888 erscheint mit Gültigkeit vom 15. Mai 1891 ein Nachtrag II.

Derselbe enthält ausser einigen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement sowie Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen die Einbeziehung der Station Mahlow in den öffentlichen Güterverkehr.

Berlin, den 11. Mai 1891. (921J)
Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn.

Mit dem 1. Juni d. J. wird die Station R e i l des diesseitigen Bezirks, auf welcher bis jetzt die Annahme und Auslieferung von lebenden Thieren nicht gestattet war, auch für den Viehverkehr eröffnet werden.

Köln, den 16. Mai 1891. (922)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Die Halbstation Smela der Fastow-Bahn wird von sogleich in den Getreidetarif von Stationen der Fastow - Bahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 22. September / 4. Oktober 1889 mit den für die hintergelegene Station Bjeloserje gültigen Frachtsätzen und Nebengebühren einbezogen.

Direktion. (923 H&V)

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Oesterreich - Ungarn. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Koks von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den nachbezeichneten Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen kommen vom 1. Juni d. J. ab bis auf weiteres die in den bezüglichen Tarifen und bezw. Tarifnachträgen für den Kursstand der Oesterr. Währung von 1,70—1,75 ℳ = 1 fl. vorgesehenen Frachtsätze zur Berechnung:

		Tarif vom
a)	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1. 10. 1886,
b)	Oesterr. - Ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (Wien-Bruck etc.) u. Ungar. Staatsb. (Bruck a. d. L.-Acs etc.)	1. 4. 1888,
c)	Oesterr. Südbahn, Wien-Pottendorf - Wr. - Neustädter Bahn und Raab-Oedenburg-Ebenfurter B.	1. 2. 1886,
d)	Eisenbahn Wien-Aspang	1. 2. 1886,
e)	Oesterreichische Staatsbahnen	1. 2. 1886,
f)	Oesterr. Nordwestbahn (Wien - Startsch - Trebitsch etc.)	1. 4. 1890,
g)	Galiz. Carl Ludwigbahn und Oesterr. Staatsbahnen (Galiz. Linie)	1. 12. 1888,
h)	Mährisch - Schlesische Centralbahn etc.	1. 8. 1884,
i)	Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Böhmische Kommerzialbahnen, Lokalbahn Reichenberg-Gablonz	1. 10. 1887,
k)	Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (nördliche Linien)	15. 10. 1887,
l)	vom Oesterr. Staate betriebene Privatbahnlinien Sternberg - Wichstadtl-Lichtenau, Hohenstadt-Zöptau, Hannsdorf - Ziegenhals - Prossnitz - Triebitz etc.	1. 1. 1890,
m)	Kaschau-Oderberger Bahn u. Ungarische Staatseisenbahnen	1. 3. 1891,
n)	Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (Ungarische Linien)	1. 3. 1891.

Breslau, den 13. Mai 1891. (924)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Vom 15. Mai d. J. ab gelangen für die Beförderung von G r a n i t s t e i n e n d e s S p e z i a l t a r i f s III, unverpackt, unter den in unserer Bekanntmachung vom 13. März d. J. bezeichneten Bedingungen folgende Ausnahmefrachtsätze im R ü c k v e r g ü t u n g s w e g e zur Anwendung:

	Mark für 100 kg.
Von Bischheim nach Dresden-Neustadt, Elbkai	0,17
„ Kamenz nach Dresden-Neustadt, Elbkai	0,18
„ Schmölln b / Bischofsw. nach Dresden - Neustadt, Elbkai	0,17

Dresden, am 11. Mai 1891. (925)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Binnen - Gütertarif. Am 15. Mai d. J. treten für die Beförderung von Eisenerzen, Kiesabbränden etc. im Ausnahmetarif 9 des Binnen - Gütertarifs nach Friedrichshütte folgende Frachtsätze für 100 kg in Kraft:

ab Breslau Oderhafen . . 0,42 ℳ
„ Pöpelwitz (Umschlag) 0,41 „

Breslau, den 12. Mai 1891. (926)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn)** wird mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. der II. Nachtrag zum Gütertarif Theil III Heft Nr. 3 (Verkehr mit Oesterreich, nördliches Gebiet) vom 1. Oktober 1889 ausgegeben, welcher Ergänzungen der Frachtsätze, des Kilometerzeigers und der Einlagerungstabelle enthält.

München, den 9. Mai 1891. (927)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Westungarischer Verband. Der am 1. Juni d. J. zur Einführung kommende Ausnahmetarif A f ü r Z i n k e r z e wird mit Gültigkeit vom gleichen Tage auf die Station Dellach der Oesterreichischen Südbahn erweitert. Als Frachtsätze für Dellach gelangen diejenigen für Paternion-Feistritz (Seite 5 des Tarifs) mit einem Zuschlage von 0,10 ℳ für 100 kg zur Anwendung. Die Kursdifferenz für Dellach beträgt 0,01 ℳ.

Breslau, den 13. Mai 1891. (928)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr und Ausnahmetarif für Grubenholz. 1. Mit dem 1. Juli d. J. wird der im Ausnahmetarif vom 1. Januar 1891 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Koks im Binnenverkehr des diesseitigen Bezirks auf Seite 27 für die Verkehrsverbindung von W a t e r l o o g r u b e, F e r d i n a n d g r u b e und A l f r e d s c h a c h t der K a r o l i n e g r u b e nach Kattowitz befindliche Frachtsatz von 0,036 auf 0,075 ℳ für 100 kg erhöht.

2. Mit demselben Zeitpunkt tritt der im Gütertarif für den Binnenverkehr des diesseitigen Bezirks vom 1. Oktober 1890 auf Seite 134 enthaltene A u s n a h m e t a r i f 10 f ü r G r u b e n h o l z in leer zurückgehenden Kohlenwagen von Kosel-Kandrzin, Rudzinitz und Slawentzitz nach Karolinegrube O. S. E. ausser Kraft und kommen für dergleichen Sendungen alsdann die Sätze des Spezialtarifs III zur Anwendung.

Breslau, den 14. Mai 1891. (929)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlen - Verkehr. Für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes in Wagenladungen von mindestens 10000 kg nach Station J o h a n n g e o r g e n s t a d t der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen kommen am 15. Mai d. J. direkte Frachtsätze zur Einführung. Ueber dieselben ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz Näheres zu erfahren.

Berlin, den 8. Mai 1891. (930MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. J u l i d. J. neuen Stils ab erhält die auf den Seiten 85 und 110 des Heftes IV des Deutsch-Russischen Gütertarifs unter der lautenden Nummer 1885 aufgeführte Waarenbezeichnung: „Talg aller Art“ folgende neue Fassung:

„Talg und Fett von Hammeln, Rindern und Schweinen“.

Bromberg, den 12. Mai 1891. (931)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1, 2 und 3, Theil III, Heft 1 und 2. Mit dem 1. Juni l. J. gelangen neue direkte Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Benzin aus Erdöl in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg von Bukarest Nordbahnhof nach Breslau, Berlin, Dresden, Leipzig, Hannover und Köln sowie für Baumwollwaaren Englischer Herkunft in gepressten Ballen und fester Verpackung in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg von Hamburg B und Dresden-Elbkai nach Rumänischen Stationen zur Einführung. Die betreffenden Frachtsätze sowie die Bedingungen, unter welchen dieselben Anwendung finden, sind bei den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 14. Mai 1891. (932)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-Italienischer Verkehr über den Gotthard. Die unterm 10. April d. J. erlassene Bekanntmachung, gemäss welcher die Niederländisch-Italienischen Ausnahmetarife vom 5. Mai 1885 und deren Nachträge sowie die, im Ausnahmetarife vom 10. Mai 1888 im Verkehre mit Mailand und Turin für Niederländische Hafenstationen vorgesehenen Frachtsätze mit 1. Juni d. J. zur Aufhebung gelangen sollen, wird dahin abgeändert, dass die bezeichneten Ausnahmetarife erst am 1. August d. J. ausser Kraft treten.

Köln, den 9. Mai 1891. (933)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Obstverkehr mit Belgien und Niederland. Die für frisches Obst und frische Nüsse sowie für neue leere Obstkörbe im Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen, Rheinisch-Westfälisch-Belgischen, Niederländisch- und Belgisch-Südwestdeutschen, Niederländisch- und Belgisch-Bayerischen Verkehre, sowie im Niederländischen Verkehre mit Basel-Waldshut etc. im Jahre 1890 gewährten Frachtermässigungen finden auch im laufenden Jahre für die Zeit vom 1. Juni bis Ende Dezember d. J. Anwendung.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 12. Mai 1891. (934)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Am 15. d. Mts. erscheint der Nachtrag IV, welcher Aenderungen des Nebengebührentarifs, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen und der Tariftabellen, sowie anderweite, theils ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen enthält.

Köln, den 13. Mai 1891. (935)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg. Die durch Nachtrag XIII zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr von Ilsenburg und Vienenburg nach Sandersleben zur Einführung gekommenen Ausnahmesätze für Giesserei-Roheisen werden mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab von 0,24 bezw. 0,25 M. in 0,22 M. für 100 kg ermässigt.

Frankfurt a/M., den 10. Mai 1891. (936)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Schluss des Güterverkehrs auf S. II.)

5. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen. Bilanz per 31. Dezember 1890

Aktiva.

		M.	M.
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn	—	89 912 981,45
II	Bahnbaukonto der Maximiliansbahn*	—	27 572 551,72
III	Bahnbaukonto der Nordbahnen	—	46 292 717.57
IV	Lokalbahnen der Ludwigsbahn im Bau	—	1 328 849.01
V	Disponible Mittel:		
	Kassakonto	121 959,81	
	Wechselkonto	61 720.12	
	Guthaben bei Banquiers	4 887 456,73	
	„ für Frachten	682 367.18	
	„ aus Verkehrsabrechnungen	1 100 064,82	
	„ für Bauvorschüsse etc.	107 827.87	6 961 396 53
VI	Materialvorräthe	—	789 852,50
VII	Diverse Ausstände	—	129 569.49
VIII	Passivreste des Betriebes	—	18 909 416,70
			191 897 334.97

* In dem Baukonto der Maximiliansbahn ist der volle Anschaffungswerth des Fahrmaterials eingesetzt und wird das abgängige, zur Zeit noch nicht ersetzte Material satzungsgemäss im Laufe der Fusionsperiode ergänzt.

Passiva.

		M.	M.	M.
I	Ludwigsbahn: Aktienkapital	—	—	19 992 342,86
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	—	64 114 125,49
	Amortisation bis inkl. 1889	7 974 675,—		
	Amortisation pro 1890	719 500 28		
		8 694 175 28	—	8 694 175,28
				92 800 643 63
II	Maximiliansbahn: Aktienkapital	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	15 100 200,—	
	Amortisation bis incl. 1889 M. 1 177 314.48			
	Amortisation pro 1890 „ 140 600.—	1 317 914,48	1 317 914.48	28 032 400 19
III	Nordbahnen: Aktienkapital	—	18 668 571 43	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	25 738 600,—	
	Amortisation bis incl. 1889 M. 2 042 814,32			
	Amortisation pro 1890 „ 250 500.—	2 293 314 32	2 293 311 32	46 700 485.75
	Demnach Amortisation pro 1890:			
	Ludwigsbahn M. 719 500,28			
	Maximiliansbahn „ 140 600.—			
	Nordbahnen „ 250 500,—			
	Summa M. 1 110 600,28			
	Total	12 305 404,08		
IV	Versicherungs- (Erneuerungs-) Fonds	—	—	608 033 50
V	Diverse Kreditoren:			
	aus Verkehrsabrechnungen etc.	—	1 335 316 32	
	rückständige konvertirte Prioritätsobligationen etc.	—	6 070,75	1 341 387 07
VI	Rückständige Dividende:			
	der Ludwigsbahn	—	14 478 20	
	„ Maximiliansbahn	—	5 229,85	
	„ Nordbahnen	—	32 266 40	51 974,45
VII	Baarkautionen	—	—	82 450,—
VIII	Krankenkassen	—	—	27 110,05
IX	Reservefonds	—	—	592 273,69
X	Staatszinszuschüsse	—	18 909 416 70	
	Nach Abschluss der Superrevision an den Staat zu zahlende Rückerstattung pro 1889	—	113 045,89	19 322 462,59
XI	Saldo der Betriebsrechnung pro 1890	—	—	2 338 114 05
				191 897 334 97

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1890.

Soll.

	M.	M.
An Betriebsausgaben:		
Allgemeine Verwaltung	949 492,88	
Bahnverwaltung	2 761 658,47	
Transportverwaltung	7 757 603 66	11 468 755.01
„ Verzinsung des Prioritätskapitals	—	4 114 143,50
„ Amortisation des Prioritätskapitals	—	1 110 600,28
„ Verzinsung des Aktienkapitals	—	2 071 842,10
„ Aktivrest des Betriebes pro 1890	—	2 338 114,05
		21 103 454,94

Haben.

	ℳ	ℳ
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	4 564 684,10	
Gütertransporte	11 005 187,34	
Kohlentransporte	3 523 981,81	
Sonstige Einnahmen	2 009 601,69	21 103 454.94

Infolge Beschlusses der Generalversammlung vom 12. Mai d. J. ist der Aktivrest des Betriebes pro 1890 wie folgt zu verwenden:

1. für garantirte Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn . . 1 115 532 98 ℳ
2. zur Bildung eines Reservefonds nach Ziff. IV d der Fusionsgrundlagen ¼ % der Betriebseinnahmen rund . . . . 52 500,— „
3. auf Erstattung der geleisteten Staatszinszuschüsse gemäss Ziff. IV c ibid. die Hälfte von 1 170 081.07 ℳ . . . . 585 040 54 „
4. zur Verfügung der Verwaltung in Reserve zu stellen . . . . . 50 000,— „
5. zur Vertheilung einer Superdividende von 1 % = 8,57 ℳ pro Aktie . . . . 502 613 36 „
5. ausserordentliche Zuweisung an die Pensionskasse des Personals 32 427.17 „

Summa 2 338 114,05 ℳ

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach (ausser den bereits bezogenen Aktienzinsen von 4 % bezw. 4½ %) als Dividende für das Jahr 1890 zur Auszahlung:

für die Pfälzische Ludwigsbahn . . . . pro Aktie 6 pCt. = 51,43 ℳ
„ „ „ Maximiliansbahn . . . . . . „ „ 2 „ = 17 14 „
und für die Pfälzischen Nordbahnen . . . . „ „ 1 „ = 8,57 „

gegen Einlieferung der Dividendenkoupons pro 1890.

Diese Dividenden können sofort bei den nachstehenden Bankhäusern und der Direktionshauptkasse in Ludwigshafen a/Rhein bezogen werden:

in Frankfurt a/M. bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ „ „ Phil. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Kreditbank,
„ München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg bei der Kgl. Hauptbank (und deren Filialen),
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ „ „ S. Bleichröder,
„ Neustadt a/H. bei Louis Dacqué.

Ludwigshafen a/Rh., 12. Mai 1891. (937)

Die Direktion. v. Lavale.

Güterverkehr (Schluss).

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Eröffnung der Station Budapest-Ferenczváros-Marhovásár (Budapest-Franzstadt-Viehmarkt) für die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren u. z. Hornvieh, Schafen und sonstigem Kleinvieh (mit Ausnahme von Schweinen) sowie von todtem Vieh. Am 12. Mai d. J. wird in Budapest mit der Benennung „Budapest-Ferenczváros-Marhóvásár" (Budapest-Franzstadt-Viehmarkt) eine, mit der Station Budapest-Ferenczváros bezw. mit der Schlachtanstalt in Verbindung stehende — neue Station eröffnet.

Diese Station ist für die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren u. z. Hornvieh, Schafen und sonstigem Kleinvieh (mit Ausnahme von Schweinen) sowie von todtem Vieh eingerichtet. Die Auf- und Abgabe dieser Sendungen in der Station Budapest-Ferenczváros wird gleichzeitig eingestellt.

Für die nach Budapest-Ferenczváros-Marhovásár bestimmten oder dortselbst zur Aufgabe gelangenden lebenden und todten Thiere finden sowohl im Lokalverkehre als auch in den Verbandverkehren die für die Station Budapest-Ferenczváros bestehenden Frachtsätze Anwendung.

Budapest, im Mai 1891. (938)

Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Die nach unserer Bekanntmachung vom 18. November v. J. für den 1. Januar cr. in Aussicht genommen gewesene Ausgabe eines veränderten Tarifes für den Rheinisch-Schweizerischen Personenverkehr erfolgt am 1. Juni l. J. Der Tarif kann bei den Stationen eingesehen werden.

Mainz, den 11. Mai 1891. (939)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Vom 1. Juni 1891 werden die auf der Bahnstrecke Konitz-Dirschau verkehrenden Züge 6, 7, 10 und 315 auf dem zwischen den Stationen Czersk und Schwarzwasser eingerichteten Haltepunkte Long behufs Vermittelung des Personenverkehrs nach Bedarf anhalten und werden Fahr- und Rückfahrkarten zwischen Long einerseits und Schneidemühl, Konitz, Rittel, Czersk, Schwarzwasser, Frankenfelde, Hoch-Stüblau, Pr. Stargard, Swaroschin, Dirschau und Danzig lege Thor andererseits ausgegeben werden. Von demselben Tage ab werden auch Fahrkarten zwischen Seefeld einerseits und Carolinenhorst, Alt-Damm und Stettin andererseits ausgegeben und in Seefeld die Züge 23, 25, 30, 36, 37, 38, 133 und 136 nach Bedarf anhalten.

Die Abfahrtszeiten der Züge von Long und Seefeld sind in dem am 1. Juni d. J. in Kraft tretenden Fahrplane enthalten. Gepäckstücke werden von Long und von Seefeld unabgefertigt mitgenommen und wird die Gepäckfracht auf der Endstation erhoben.

Näheres ist bei vorgenannten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 10. Mai 1891. (940)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 100 m rothem Plüsch in Breite von 90 cm soll vergeben werden.

Offerten sind unter Mitsendung von Mustern und unter Angabe der Lieferzeit längstens bis zum 28. d. Mts. an die unterzeichnete Dienststelle portofrei einzusenden.

Giessen, am 14. Mai 1891. (941)

Die Grossherzogliche Magazinsverwaltung.

8 Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. 300 000 kg alte Schienen sind zu verkaufen, Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, bis zum 23. dieses Monats dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 11. Mai 1891. (942)

Grossherzogliche Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 39. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 25 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 23. Mai 1891.

Dieser Nummer liegt der Fahrplan der Main-Neckar-Bahn und ausserdem derjenige der Eutin-Lübecker Eisenbahn (beide gültig vom 1. Juni d. J. ab) bei.

Inhalt:

Verbundlokomotiven.

Der Aufsatz über „Verbundlokomotiven" in Nr. 31 S. 304 d. Ztg. bildet einen sehr werthvollen Beitrag zur neuesten Praxis dieser Lokomotivengattung im allgemeinen und der sogen. Doppellokomotiven im besonderen. Die betreffenden Mittheilungen des Maschinendirektors der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, welch letztere Verbundlokomotiven in grösserer Anzahl für die verschiedensten Betriebe verwenden, sind um so bemerkenswerther, als die Ansichten der maassgebenden und hervorragendsten Fachmänner, betreffend die Thunlichkeit der doppelten oder mehrstufigen Expansion bei Lokomotiven zur Zeit noch sehr verschieden sind.

Es muss in der That befremden, dass das System der mehrfachen Expansion, welches sich bei allen anderen Dampfmaschinen, voran die stationären und Schiffsmaschinen, so rasch eingebürgert hat, bei den Lokomotiven ein allgemein abgeklärtes Urtheil noch nicht gefunden hat. Allein die Gründe davon sind vielfacher Art. Einmal hat man sich mit Recht dagegen gesträubt, bei der nur in engen Grenzen entwickelungsfähigen Normallokomotive durchgreifende Neuerungen überhaupt einzuführen — nicht aus blossem Konservatismus, sondern weil eben im Lokomotivbetrieb das einfachste allemal das beste ist. Man hat sich gescheut, bei gewöhnlichen dreiachsigen Lokomotiven mit überhängenden Aussencylindern einen schweren Niederdruckcylinder anzubringen. Die früheren Anfahr- oder Umschaltvorrichtungen waren, obschon zuverlässig, ziemlich umständlich und schwerfällig und erforderten zu ihrer Ingangsetzung oft einen gewissen Kraftaufwand. Vor allen Dingen war aber eine Erhöhung des Maschineneffektes, bezw. eine vermehrte dynamische Kesselleistung, wie sie die Verbundwirkung gewährt, nicht dringendes Bedürfniss. Diese konstruktiven Bedingungen sind nun in der Neuzeit andere geworden: Bei den modernen Verbundlokomotiven werden die Cylinder nicht mehr überhängend, sondern zwischen die vordere Laufachse und die erste Kuppelachse angebracht, oder, noch besser, die Cylinder sind nach Amerikanisch-Englischer Bauart in einem zweiachsigen Drehgestell gelagert. Die neueren Anfahrvorrichtungen sind einfach, leicht und zum Theil selbstthätig geworden. Die Anforderungen hinsichtlich Zugkraft und Fahrgeschwindigkeit der Lokomotive werden immer höher gespannt, und muss deshalb der Doppelnutzen des Verbundsystems — Kohlenersparniss und sachgemässere Kesselleistung — immer mehr zur Geltung kommen.

Wenn beispielsweise, wie auf den Sächsischen Staatseisenbahnen, die Verbundlokomotiven eine Kohlenersparniss von 15—20 %, auf die Leistungseinheit bezogen, ergeben, so ist damit gleichzeitig ausgedrückt, dass der Kessel entsprechend weniger Dampf zu erzeugen hat, dass die Blasrohrausströmung weniger energisch zu sein braucht, und dass infolge dessen der Gegendruck der Ausströmung auf die Kolben geringer wird. Die Geschwindigkeit der Heizgase durch die Siederöhren wird damit vermindert und die Verbrennung der Gase vermehrt, kurz, der ganze Prozess der Dampferzeugung geht sachge-

mässer vor sich. Es gibt gegenwärtig derart angestrengte Kesselbetriebe, wo das Quadratmeter Heizfläche stündlich 80 l und mehr Wasser verdampft; bei einer Kohlen- bezw. Wasserersparniss des Verbundsystems von 20 % beträgt dieses Verhältniss nur 64 l, während anderseits, bei angestrengtem Betrieb bezw. Veränderung der Blasrohrmündung der Kessel der Verbundlokomotive eine um so grössere, in Pferdekräfte umgesetzte Arbeit leisten kann. Dass die Verbundlokomotive überhaupt weniger Kohlen und Speisewasser mit sich zu führen hat, ist in vielen Fällen ein Faktor von grosser Wichtigkeit.

Bei den viercylindrigen Doppellokomotiven mit zwei symmetrischen Zwillingsmaschinen liegt die Anwendung des Verbundsystems auf der Hand, weil in der Natur der Anordnung selbst begründet, und wie Herr Maschinendirektor Klien schön und treffend ausgeführt hat, ist gerade bei dieser Lokomotivengattung der durch die Verbundwirkung erzielte Leistungsausgleich zwischen den beiden Motorengruppen, vermöge des gleich einem selbstthätigen Kraftregulators arbeitenden Verbinders, ein nicht zu unterschätzender grosser praktischer Vortheil.

Die gegenwärtige Verbreitung der Verbundlokomotiven, oder die Art und Weise, wie auch hier allmählich das Verbundprinzip aus dem spekulativen in das praktische Gebiet übergeht, ist wohl am besten aus einigen statistischen Angaben ersichtlich. Die zur Zeit am meisten verbreiteten zweicylindrigen Verbundlokomotiven sind diejenigen nach der Bauart des Königlichen Eisenbahn-Bauinspektors von Borries und des Lokomotiven-Ingenieurs der Englischen North Easternbahn W. Worsdell, bezw. des Konsortiums von Borries, Worsdell und Lapage. Nach einer Zusammenstellung im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" I. Heft 1891, betrug die Zahl der am 1. November 1890 im Betrieb und Bau stehenden Verbundlokomotiven nach der Bauart von Borries-Worsdell mit unveränderlicher Verbundwirkung, in welche Klasse auch die Anordnung von Lindner gehört, 1 034 Stück, von denen auf Deutschland allein 430, auf England, Südamerika und Britisch-Indien 523 Stück fallen. Innerhalb Jahresfrist, d. h. vom 1. November 1889 bis 1. November 1890 hat sich die Zahl dieser Maschinen um 454 Stück oder um 78 % vermehrt. Zählt man hierzu die Maschinen nach System Mallet mit fakultativer Verbundwirkung, wobei die Maschine vorübergehend zur gewöhnlichen Zwillings-Hochdruckmaschine umgewandelt werden kann, ferner die Maschinen nach den Systemen von Urquhart, Middelberg, Sauvage, de Glehn, Du Bousquet, Henry, Webb, und endlich die Verbund-Doppellokomotiven, so ergibt sich zur Zeit eine Gesammtzahl von annähernd 1 500 Verbundlokomotiven, allerdings eine stattliche Zahl, aber immerhin ein nur geringer Prozentsatz (etwa 1½ %) sämmtlicher Lokomotiven der Erde, welche nach dem „Archiv für Eisenbahnwesen" eine Summe von 104 000 Stück ergeben. (Auf den Sächsischen Staatseisenbahnen beträgt der Prozentsatz der Verbundmaschinen bereits 12 % sämmtlicher Lokomotiven.)

Zu dieser Statistik ist zu bemerken, dass die Nordamerikanischen Bahnen sich bis dahin auffallend passiv gegenüber dem System der mehrfachen Expansion verhalten haben. Diese Sachlage ist zunächst auf die dortigen billigen Kohlenpreise zurückgeführt worden; allein mit doppeltem Unrecht, denn einerseits ist die Kohlenersparniss bei Lokomotiven, welche übrigens nach den verschiedenen Autoren von 5—25 % schwanken soll, wie oben hervorgehoben wurde, nur ein und nicht einmal der wesentlichste Vortheil des Verbundsystems, anderseits werden aber thatsächlich auf vielen Bahnen der Amerikanischen Union höhere Kohlenpreise als in Deutschland bezahlt. Nach dem Vortrag von Angus Sinclair im „New-England Railway Club" am 10. April 1889, zahlt die Southern Pacificbahn in San Francisco 24 *M.* für die Amerikanische Tonne (907 kg) Kohlen, welche zuweilen über tausende von Kilometer transportirt werden müssen. Auf vielen Bahnen, selbst im Osten der Union, kostet die Tonne Kohlen 20 *M.* und darüber, so dass unter diesem Posten allein, bei 15 % Kohlenersparniss des Verbundsystems, auf gewissen Linien eine Vermehrung der Kapitalzinsen um 1 % in Aussicht genommen werden dürfte. Auf der Pensylvaniabahn, der Michigan Centralbahn und der Baltimore Ohiobahn sind denn auch Verbundlokomotiven versuchsweise eingeführt worden. Für die letztgenannte Bahn haben die berühmten Baldwin Locomotive Works in Philadelphia eine eigenthümlich angeordnete viercylindrige Verbundmaschine mit je zwei übereinander liegenden und nach dem Expansionsprinzip von Woolf arbeitenden Cylindern konstruirt; über diese Lokomotive hat mir die Fabrik von Baldwin einen umfangreichen Prüfungsbericht eingesandt und mitgetheilt, dass gegenwärtig eine ähnliche Maschine und vergleichsweise eine zweicylindrige Verbundlokomotive nach der Anordnung von Borries-Worsdell-Lapage für Brasilien im Bau begriffen sind. Wenn die Yankees mit der ihnen eigensten Initiative und Energie einmal diese Sache angefasst und nach ihrer Façon zugeschnitten haben, so wird das Verbundprinzip bei Lokomotiven eine heute kaum geahnte Anwendung erlangen.

Viel Schaden für die nützliche Verbreitung der Verbundlokomotive haben diejenigen Konstrukteure angerichtet, welche durch verwickelte Anordnungen, wie Verbinderleitung im Kessel und umständliche Ventileinrichtungen ihre unbestrittene akademische Ingeniosität beurkunden wollten. Auch beim Konstruiren von Verbundlokomotiven gilt vorab der altbewährte Grundsatz, dass das einfachste das beste ist — eine jede unnütze Linie, welche auf der Zeichenstube gespart werden kann, bedeutet doppelten Gewinn, einmal für die ausführende Fabrik und dann für die betreffende Bahnverwaltung, welcher durch die zuverlässigere Wirkung und den geringeren Reparaturstand der einfacheren Maschine oft ein stark potenzirter Gewinn erwächst. Es ist für einen Jünger der Englisch-Amerikanischen Maschinenbauschule geradezu unverständlich, wie in Festländischen Lokomotivfabriken in dieser Richtung noch gesündigt wird, sowohl hinsichtlich Entwurf als Detaillirung. Die Hilfsdampf-Anfahrvorrichtungen von Mallet, von Borries und Lindner, von denen die zwei letzteren ganz selbstthätig wirken, sind dagegen sämmtlich einfach und zuverlässig; bei den zweicylindrigen Verbundlokomotiven mit der zwangläufigen Hilfsdampfleitung von Lindner sind auch die Dampfwege am einfachsten, dagegen kann allerdings die Mehrleistung des Hilfsdampfes nur bei vollausgelegter Steuerung zur Geltung kommen.

Als interessante geschichtliche Notiz mag erwähnt werden, dass die ideelle Priorität der Anfahrvorrichtung von Robert Lindner dem Engländer William Dawes in Leeds zukommt, welcher in seinem Patent vom 20. Juni 1872, also in einer mit Bezug auf Verbundlokomotiven prähistorischen Zeit, u. a. den von der Steuerung zwangläufig bewegten Anfahrhahn, mit der Idee von Lindner genau übereinstimmend, beschreibt. Damit wird das Verdienst von Lindner keineswegs geschmälert, denn die sehr sinnreichen viercylindrigen Verbundlokomotiven von Dawes sind nie zur Ausführung gelangt, während ein zweiter und durchaus neuer Punkt der wichtigen Erfindung von Lindner darin besteht, dass im Hochdruckschieber Entlastungskanäle angebracht sind, welche beim Anfahren mit dem Niederdruckkolben ein allfälliges Gegenmoment der Hochdruckkolben aufheben.

Im übrigen tauchen fast fortwährend neue Vorschläge und Systeme von Anfahrvorrichtungen für Verbundlokomotiven auf, und diesem allgemeinen Thatendrange der „Erfinder" folgend, hat auch Verfasser eine derartige Einrichtung entworfen, welche im besonderen für meine, in Nr. 69 Jahrg. 1890 d. Ztg. beschriebene zweicylindrige Verbund-Schnellzug-Tenderlokomotive mit zwei symmetrischen Drehgestellen bestimmt ist, im allgemeinen aber für jede aussenliegende Cylinderlage passt. Bei dieser Anordnung sind nun die lästigen Leitungen der Verbinderrohre in und um die Rauchkammer entfernt und der Grundsatz der wirksamen fakultativen Verbundein-

richtung von Mallet in der Weise beibehalten worden, dass der Verbinder mit den zugehörigen Abschluss- bezw. Anfahrventilen als einfaches Gussstück zwischen den Cylindern liegt. Die Einrichtung gestattet die Anwendung vollen Gegendampfes und kann durch einen Mitnehmer an der Steuerschraube bei vollausgelegter Steuerung selbstthätig in Gang gesetzt, anderseits aber auch in jeder Steuerungslage durch Umlegen eines einzigen Hebels gehandhabt werden.

Was nun die Urheberschaft der von der Sächsischen Maschinenfabrik gebauten Verbund-Doppellokomotiven betrifft, welche ich in dem Aufsatz „Vom Stammbaum der Doppellokomotive" Nr. 13 d. Ztg., als nach dem System „Meyer-Mallet" konstruirt, angeführt habe, so möge mir folgende Darlegung gestattet werden: Mein engerer Landsmann, der Schweizer Mallet, wird in der ganzen Welt als Stammvater der Verbundlokomotive anerkannt, indem bereits vor 15 Jahren die ersten Maschinen dieser Gattung und nach dem Patent von Mallet für die Bahn Bayonne-Anglet-Biarritz im Creusot erbaut wurden. (Die vor Mallet auf der Englischen Eastern Countiesbahn gemachten Versuche von Nicholson und Samuel bezogen sich keineswegs auf Maschinen mit mehrfacher, sondern mit fortlaufender, oder, wie das System in England benannt wurde, „continuous" Expansion.) Die Bestellung auf drei Maschinen erfolgte damals ohne Vorbehalt durch den Präsidenten der „Compagnie Générale Transatlantique" Eugène Pereire, welcher die Bahnverbindung zwischen Biarritz und Bayonne ins Leben gerufen hatte. Schon bei den ersten Probefahrten, welche mit diesen Maschinen 1876 im Creusot angestellt wurden, zeigte es sich, dass die Verminderung der Auspuffstösse um die Hälfte, oder von vier auf zwei während einer Triebradumdrehung, wie dies bei zweicylindrigen Verbundlokomotiven vorkommt, bei den gewählten Verhältnissen durchaus keine Nachtheile hinsichtlich der Kesselleistung herbeiführte, und von diesem Augenblick an war das Prinzip der mehrfachen Expansion bei den Lokomotiven lebensfähig geworden. Die bahnbrechenden Arbeiten von Mallet sind auch von den ersten Anhängern der Verbundlokomotiven in England und Deutschland, Webb und von Borries, rückhaltslos anerkannt und benutzt worden. Um dieselbe Zeit, d. h. im Jahre 1877, beschrieb Mallet zum ersten Male, auf Grund vorher erlangter Patente, die Anwendung des Verbundsystems bei Doppellokomotiven nach der Bauart von Meyer und Fairlie, und war deshalb die Systembenennung „Meyer-Mallet" für diese ersten, in Chemnitz gebauten Meyer-Verbundlokomotiven wohl nahe gelegt und theoretisch gerechtfertigt. Nachdem nun aber diese vortrefflich arbeitenden Lokomotiven mit der Anfahrvorrichtung von Lindner ausgerüstet worden sind, dürfte die Bezeichnung „System Meyer-Lindner" zutreffender sein, und da ferner diese Maschinen nach den Angaben der Königlich Sächsischen Maschinenverwaltung konstruirt wurden, so gebührt unzweifelhaft dieser sehr rührigen Verwaltung ein voller Zweig von dem sich mächtig ausbreitenden Stammbaum der Doppellokomotive.

Und noch etwas. Wie mir Herr Mallet berichtigend schreibt, ist die erste Doppellokomotive mit einer festen und einer beweglichen Motorengruppe bereits im Jahre 1862 von Gabriel François Boutmy, Oberingenieur der Französischen Mittelmeerbahn, entworfen worden, dessen ausführliche Studien auf der Pariser Weltausstellung von 1867 veranschaulicht waren. Die Maschine von Boutmy war ohne Verbundwirkung gedacht und stellte grundsätzlich eine sechsachsige Engerth-Tenderlokomotive mit Gesammtadhäsion dar. Dies zur Vervollständigung meiner früheren Angaben vom Stammbaum der Doppellokomotive.

München, im Mai 1891. A. Brunner.

Die internationale elektrotechnische Ausstellung zu Frankfurt a/M.

Als im Jahre 1881 die wissenschaftliche Welt zu der in Paris eröffneten Elektrizitätsausstellung zusammenkam, da handelte es sich dem Anschein nach mehr oder weniger um ein interessantes Experiment nach zum Theil nur erst theoretisch aufgestellten Prinzipien, welche sich zwar in den Laboratorien und wohl auch bei Versuchen und einzelnen Nutzanwendungen in beschränkter Form schon praktisch bewährt hatten, indessen in ihrer Anwendung noch nicht Allgemeingut der Menschen geworden waren. Wie erstaunte man daher, als man in dem geräumigen Industriepalast der Champs-élysées eine strahlende Märchen- und Wunderwelt sich aufthun sah, in welcher alle Wirkungen der seltsamsten aller Naturkräfte das Staunen und die Ueberraschung der Besucher erweckten. Wohl hatte man von der Erzeugung des Lichtes auf elektrischem Wege gelesen, auch bisweilen eine derartige Lampe vereinzelt brennen sehen, man wusste auch schon, dass man den Ton auf ungemessene Distanzen auf elektro-magnetischem Wege fortzupflanzen vermochte und dass man an beliebigen Punkten gesammelte Kraft auf einem Draht mittelst Elektrizität in der Ferne zu konzentriren und zu verwenden imstande sei; aber dass die Fachgelehrten Hand in Hand mit der Technik und Industrie diesen Experimenten bereits eine derartige praktische Vervollkommnung gegeben hatten, ahnte man nicht. Schaute man alsdann in das blendende Meer des von Hunderten von Lampen gespendeten Bogenlichts, betrat man die dem Amerikanischen Meister Edison reservirten Räume, die im hellsten, schon damals tadellos funktionirenden Glühlampenglanze erstrahlten, und lauschte man den auf telephonischem Wege übertragenen Musikleistungen der Grossen Oper in den zu diesem Zwecke besonders hergerichteten Hörkammern, so konnte das Staunen vielleicht nur noch durch die dem Publikum bis dahin ebenfalls noch fast fremden gewaltigen Dynamomaschinen und deren mächtige Wirkung und durch die die Kraftübertragung verbildlichende elektrische Eisenbahn übertroffen werden. Man rieb sich die Augen und glaubte ein Zeitalter verschlafen zu haben, um zu dem Bewusstsein zu erwachen, dass eine neue Aera, diejenige der Elektrizität, entstanden sei. Seitdem ergriff die interessirten Fachkreise ein fieberhafter Eifer. Einer wollte es dem Anderen zuvorthun, die Triumphe des einen liessen den anderen nicht ruhen, und wie es bei den Gelehrten, Technikern und Fachindustriellen im einzelnen war, so war es auch bei den Nationen untereinander. Aus dem regen Wettbewerb musste etwas Gutes hervorgehen, und wenngleich auch hin und wieder über das Ziel geschossen wurde, so erreichte man dennoch in kurzer Zeit so Erkleckliches, dass man sich sagen konnte, die sprödeste aller Naturkräfte sei besiegt und in bindende Form und Bahn geleitet. Der Pariser Ausstellung folgte die ziemlich unbedeutende Londoner, welche nur als schwache Reproduktion der Pariser auf dem Inselreiche gelten konnte. Anders war es mit der Münchener Ausstellung in dem so geeigneten Glaspalast. Hier konnte man schon Zeuge sein von der grossen Wirkung des durch die Pariser Ausstellung gegebenen Anstosses. Einer hatte bereits von dem anderen gelernt, das Kapital hatte sich mit der Elektrotechnik vereinigt, um das Erreichte praktisch zum Nutzen des Publikums zu verwerthen. Die Kraftübertragung wurde schon in sehr achtunggebietender Weise durch Aufspeicherung und Fortleitung einer im Gebirge verwertheten Wasserkraft nach dem Ausstellungsgebäude vorgeführt, die Akkumulatoren drängten sich in den Vordergrund, und Licht und Telephonie wetteiferten in vervollkommneter Weise um die Gunst der Menschheit. Eine weitere Etappe der Entwickelung kennzeichnete die Wiener Elektrizitätsausstellung, die nur leider ihren Vorgängerinnen etwas zu schnell folgte, um deren Ruhm zu übertreffen. Jetzt sind seitdem 7 Jahre verflossen, während welcher rastlos gestrebt und gearbeitet wurde. Inzwischen hat das elektrische Licht in Städten und im Innern der Häuser schon vielfach das Gas verdrängt, man hat sich an den Glanz desselben schon gewöhnt, es gefällt uns, ohne von uns noch mit Staunen betrachtet zu werden. Die Länder und Städte sind bereits mit einem Netz von Fernsprechdrähten überzogen, man tauscht mündlich seine Gedanken auf weite Entfernungen aus, auch die elektrische Eisenbahn hat eine achtunggebietende Stellung erobert. Die elektrischen Maschinen liefern schon häufig ihre Kraft dem im Hause oder in den Werkstätten Arbeitenden, und auch die Medizin hat sich in weiterem Umfange der Elektrizität für ihre Zwecke bemächtigt. Es war also Zeit, einen Ruhepunkt eintreten zu lassen, ein neues Rendezvous zu geben zur Sammlung, Prüfung und Schaustellung des Errungenen.

Der schönen Mainstadt Frankfurt war es vorbehalten,

den richtigen Zeitpunkt zu wählen und durch eine, im grossartigsten Maassstabe ausgeführte Ausstellung das Interesse der Gelehrten und der Laienwelt auf dieses wichtige Verkehrscentrum des Deutschen Reiches zu lenken.

So wurde denn am 16. d. Mts. um 12 Uhr Mittags die internationale elektrotechnische Ausstellung in feierlicher Weise eröffnet.

Auf dem umfangreichen Platze vor der grossen Restauration des unmittelbar am Hauptbahnhofe gelegenen Ausstellungsplatzes hatte sich das geladene Publikum, in der Mitte einen freien Raum lassend, versammelt. Auf der Estrade unter einem Baldachin waren eine Anzahl Fauteuils aufgestellt, auf denen die Fürstlichen Gäste, an der Spitze Ihre Majestät die Kaiserin Friedrich, platznehmen sollten. Mit Hohenzollernscher Pünktlichkeit erschien die hohe Frau in Begleitung Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs Ludwig von Hessen und anderer hoher Fürstlichkeiten und nahm unter dem Baldachin zwischen dem Grossherzog von Hessen und der Landgräfin von Hessen ihren Platz ein. Die Begrüssungsrede hielt der Vorsitzende des Ausstellungskomitees, Herr Leopold Sonnemann; er betonte die Bedeutung der gegenwärtigen Ausstellung und im Vergleich zu den vorangegangenen die erhöhten Leistungen, welche dieselbe zu bieten verspreche. Nicht mit Unrecht entschuldigte er auch die allerdings völlige Unfertigkeit der Ausstellung, indem er bemerkte, dass nach den vielen Erfahrungen bei den meisten Ausstellungen seit 1851 dieselben erst immer schnell fertig werden, wenn sie erst einmal eröffnet wurden.

Alsdann ergriff der erste Ehrenpräsident der Ausstellung, Finanzminister Dr. Miquel, das Wort zur eigentlichen Eröffnungsrede, welche nach der „Frankf. Ztg." folgendermaassen lautete:

„Indem ich mich anschicke, die Eröffnung der internationalen elektrotechnischen Ausstellung mit einigen Worten einzuleiten, genüge ich nur einer von uns tief empfundenen und freudig erfüllten Pflicht, wenn ich vor allem den Gefühlen ehrfurchtsvollen Dankes Ausdruck gebe, dass Ihre Majestät die Kaiserin und Königin Friedrich, wie immer, beseelt von dem lebendigen und tiefen Interesse für alles menschliche Wissen und Können, sowie der hochverehrte Fürst unseres Nachbarlandes, Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Hessen, diese Feier durch Allerhöchstihre Gegenwart zu verherrlichen geruht haben. Es ist uns dies eine gute Vorbedeutung für den glücklichen Verlauf des bedeutsamen Unternehmens, welches wir nahezu vollendet sehen und auf welches die Männer, welche es erdacht und ausgeführt, mit berechtigtem Stolze und Genugthuung blicken können.

Viel Sorge, Mühe und Arbeit hat das Werk gekostet, viele Opfer und grosse Opferfreudigkeit hat seine Vollendung erfordert, aber heute ist, wenn nicht alles, so doch das Schwerste gethan.

In kleinem wissenschaftlichen Kreise angeregt, fand der Gedanke hier in der Stadt unter den Männern der Wissenschaft und der Praxis sehr bald immer mehr allgemeines Verständniss und nicht lange dauerte es, bis es gelang, dies Interesse in immer weiteren Kreisen im Inlande und Auslande zu verbreiten und der hohen wissenschaftlichen und praktischen Bedeutung des Unternehmens immer grössere Anerkennung zu verschaffen.

So fanden die Träger des Unternehmens bald überall willige Hilfe und Unterstützung. Die Reichs- und Landesregierungen förderten dasselbe nach Kräften, und insbesondere die Preussische Staatsregierung, entsprechend dem Allerhöchsten Wunsche und Willen Sr. Majestät des Kaisers, Allerhöchstwelcher überall voransteht, wo es gilt, die Volkswohlfahrt zu heben, unterstützte in der mannigfachsten Weise das Gelingen des Werkes. Die Männer der Wissenschaft liehen demselben bereitwillig ihren Rath und ihre Mitwirkung; die Männer der Praxis, grosse und kleine Werke scheuten kein Opfer, um durch die Ausstellung ihrer Erzeugnisse und durch die praktische Darstellung der Verwerthung der Elektrizität auf allen Gebieten ein vollständiges Bild, auf einem kleinen Raume zusammengefasst, von den ungeheuren Fortschritten der Elektrotechnik zu geben.

Es hat sich in der That gezeigt, dass diese Ausstellung durchaus zeitgemäss ist, dass sie ein wichtiges Mittel sein wird, die Wege für eine grosse weitere Entwickelung zu zeigen und zu ebnen. Wir werden, so denke ich, finden, dass die Ausstellung alle Gebiete, welche die Elektrizität und ihre Verwendung berührt oder schon beherrscht oder die mit ihr in näherem oder entfernterem Zusammenhang stehen, umfasst und darstellt; dass sie uns die Leistungen der verschiedenen Länder und der verschiedenen Werke vorführt, dass das umfassende Programm der Ausstellung in vollem Maasse zur Ausführung gekommen ist. Die verschiedenen Mittel zur Erzeugung der Elektrizität, die verschiedenen Methoden ihrer Fortleitung und Ansammlung werden uns gezeigt werden. Neben der Elektrizität als Lichterzeugerin in ihren mannigfachsten Formen werden wir sie als bewegende Kraft in den verschiedenartigsten Anwendungen für Gross- und Kleinbetriebe, als Verkehrsmittel und zum Austausch der menschlichen Gedanken in den weitesten Entfernungen vor uns in Wirksamkeit sehen. Praktische Versuche werden uns die Bedeutung der Elektrizität in der Metallurgie und in der Chemie anschaulich machen. Ja, ihre Bedeutung für die wirthschaftliche Forschung, insbesondere auch für die Arzneikunde, werden die verschiedensten Instrumente uns praktisch beweisen. Auch die Laien werden die hohe Bedeutung erkennen, welche die Elektrizität schon heute für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, für die Schifffahrt und das Seewesen erlangt hat. Den Männern der Wissenschaft wird hier besser als sonst möglich die Gelegenheit gegeben, festzustellen, welche Lücken noch auszufüllen in der Erkenntniss, und welche Mängel noch zu beseitigen sind in der praktischen Verwerthung, und so werden sie neue Anregung finden zu weiteren Forschungen. Die Männer des praktischen Lebens werden den Nutzen und die Brauchbarkeit dieser wunderbaren Kraft auf den verschiedensten Gebieten des menschlichen Lebens, soweit sie schon heute gewonnen sind, erkennen und, dementsprechend handelnd, die Wohlfahrt ihrer Mitmenschen fördern. Wenn heute alle Realwissenschaften in einem ungeahnten Fortschritt sich befinden, so steht doch hier die Elektrizität im Vordergrunde. Fast täglich werden neue Entdeckungen und Verbesserungen gemacht. Auf manchen Gebieten scheinen wir der Vollendung nahe, auf anderen erst im Anfange zu sein. Auf allen Gebieten berühren sich Wissenschaft und Praxis, Hörsaal und Werkstatt werden so zu sagen eins. In den Hörsälen wird geforscht für die praktische Benutzung und Ausbeutung der Erkenntnisse, und in den Werkstätten arbeiten Gelehrte, welche in dem Streben, Nützliches zu schaffen, die Wissenschaft mächtig fördern. Wir ahnen noch nicht alle Folgen, welche diese Entwickelung für das menschliche Dasein und vor allem die sozialen Verhältnisse haben wird. Das ist aber schon heute gewiss, dass die Elektrizität ein gewaltiger Hebel des menschlichen Wohlbefindens sein wird, und dass diese so leicht theilbare Kraft, welche menschliche Mühe und Arbeit spart, in wesentlichen Beziehungen die Vortheile des Grossbetriebes auf den Kleinbetrieb überführt, bedeutende und heilsame Veränderungen in unseren sozialen Verhältnissen hervorzurufen geeignet ist.

Wenn eine solche Entwickelung durch unsere Ausstellung, wie wir hoffen wollen, beschleunigt und befördert wird, dann hat sie ihre Aufgabe erfüllt, dann wird sie den Männern, welche sich um sie in so hohem Grade verdient gemacht haben, zum Ruhme, unserer Stadt zur Ehre gereichen und dem geistigen und materiellen Wohl des Volkes nützliche Dienste geleistet haben.

Mit diesen Wünschen und Hoffnungen erkläre ich die internationale elektrotechnische Ausstellung für eröffnet."

Als dritter und letzter Redner trat alsdann der zweite Ehrenpräsident, Oberbürgermeister Adickes auf, welcher nur wenige Worte sprach, die in dem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser ausklangen, in welches die nach tausenden zählenden Anwesenden lebhaft einstimmten. Unter den sonstigen Ehrengästen, welche sich in der Nähe der Fürstlichkeiten gruppirten, befanden sich der Staatsminister und Oberpräsident Graf zu Eulenburg, der Regierungspräsident von Tepper-Laski, der Wirkliche Geheime Rath von Madai sowie die sonstigen Spitzen der Civil- und Militärbehörden.

Nunmehr begann der Rundgang durch die Räume der Ausstellung. Ihre Majestät die Kaiserin Friedrich, geführt von Seiner Königlichen Hoheit dem Grossherzog von Hessen und dem zweiten Präsidenten der Ausstellung, Herrn Oskar von Miller, eröffnete denselben, gefolgt von Ihrer Königlichen Hoheit der Landgräfin von Hessen, — welcher letzteren Herr Leopold Sonnemann das Geleit gab — und den übrigen Fürstlichkeiten und Würdenträgern. Der erste Besuch galt der Telegraphen- und Telephonhalle, woselbst der Uebertragung der Oper „Le roi l'a dit" von Delibes im Münchener Hof- und Nationaltheater gelauscht und alsdann die Ausstellung der Deutschen Reichspost, sowie verschiedener Privatanstalten besichtigt wurden. Gegen 2 Uhr war der Rundgang beendet und verliess Ihre Majestät den Ausstellungsraum unter lebhafter Betonung der Allerhöchsten Befriedigung.*)

Um 4 Uhr Nachmittags versammelten sich die geladenen Ehrengäste, die Vorstandsmitglieder, die Ausschüsse, die Vertreter der Presse und etwa 500 Aussteller und Beamte der Ausstellung zu einem glanzvollen Banket im grossen Ausstellungsrestaurant, bei welchem der Ehrenpräsident Staatsminister Dr. Miquel die Mitte der Ehrentafel einnahm. Ihm zur Seite sassen der frühere Berliner Polizeipräsident von Madai und der Oberpräsident Graf zu Eulenburg. — Staatsminister Dr. Miquel eröffnete die Reihe der Toaste mit einem schwung-

*) Während dieses Rundgangs der Fürstlichkeiten waren für die übrigen eingeladenen Gäste die betreffenden Räume der Ausstellung geschlossen.

vollen Hoch auf Seine Majestät den Kaiser, woran sich die Rede des Oberpräsidenten Grafen zu Eulenburg schloss, in welcher aller um die Ausstellung verdienten Personen gedacht wurde. Hierauf feierten Herr Oskar von Miller die Aussteller und Herr Fabrikant Hartmann die Stadt Frankfurt. Herr Oberbürgermeister Adickes ergriff nunmehr das Glas, um auf das Wohl aller dieses grosse Werk fördernden Behörden und der durch ihre unermüdliche Arbeit hochverdienten Arbeiter zu trinken. Trinksprüche auf die Presse als Fernleiterin und Lichtspenderin, auf die Vorsitzenden der Ausstellung und auf die mitwirkenden Ingenieure reihten sich an, bis schliesslich die Stunde der Festvorstellungen im elektrischen Ausstellungstheater und in der Frankfurter Oper schlug. Im erstgenannten Theater hat der bisherige Direktor des Berliner Victoriatheaters, Herr Litaschi, mit einem trefflichen Balletensemble sein Heim aufgeschlagen und eröffnete daselbst den Cyklus seiner Vorstellungen mit zwei Divertissements „Ein Schäferidyll“ und „Gold und Silber“ von Gredelue, wobei es neben den trefflichen choreographischen Leistungen vornehmlich auf elektrische Lichteffekte ankommt.

So rauschte der Festtag in frohester Stimmung vorüber; man hatte viel gesehen, gehört und geredet, nur der eigentliche Hauptzweck der festlichen Veranstaltung war verfehlt, denn von Elektrizität und deren wunderbaren Aeusserungen war noch wenig geboten; in einem unfertigeren Zustande als diese Ausstellung hat sich eine andere am Eröffnungstage wohl schwerlich je befunden. Es wäre daher auch verfrüht, wollte man schon jetzt mit einer Beschreibung beginnen. Es genügen daher für heute nur folgende allgemein gehaltene Andeutungen. Die Frankfurter elektrotechnische Ausstellung hat im Gegensatz zu den Vorgängerinnen in Ermangelung eines geeigneten Palastes und vielleicht auch aus anderen praktischen und technischen Gründen die Form der zerstreuten Anordnung. Den Hauptplatz nimmt die Maschinenhalle ein. In ihr befinden sich die Quellen der strömenden Elektrizität, welche aller Orten und in verschiedenen Formen, zu Licht, mechanischer und chemischer Arbeit verwendet wird. In unmittelbarer Verbindung mit dieser Halle steht das Dampfmaschinenhaus mit seinen mächtigen Kesseln und hoch in die Lüfte strebenden Riesenschornsteinen. Der zweitbedeutendste Bau ist die, überaus geschmackvoll im altfrankfurter Baustil entworfene, leider noch ganz unfertige Vertheilungshalle, in welcher die Kraft zur Vertheilung gelangt und wo auch alle Apparate, Kabel, Leitungsdrähte und sonstigen hierher gehörigen Gegenstände Aufstellung gefunden haben bezw. noch finden sollen. Zu erwähnen sind noch an Hauptgebäuden die Telegraphen- und Telephonhalle, die Installationshalle mit ihren hübschen Läden, die Halle für wissenschaftliche Instrumente, diejenige für Chemie, die Eisenbahnhalle sowie eine Anzahl mehr oder minder geschmackvoller Privathallen und Kioske und last but not least das elektrische Theater, das Panorama, die Abtheilung für Kunst und die zahlreichen, sowohl der Ausstattung wie den kulinarischen Leistungen nach sehr respektablen Restaurants. Unter diesen thut sich ein im Maurischen Stil auf hoher Felsgrotte gelegenes, reizendes Weinschlösschen hervor, welches im Glanze des elektrischen Lichtes dem ganzen Ausstellungsplatze etwas Zauberisches verleihen wird, wenn erst der grosse, von unten aus durch buntes elektrisches Licht erleuchtete Wasserfall seine Fluthen herabstürzen und der grausige aus den Wassern sich erhebende Drache all die Dampfmassen aus seinem Rachen ausspeien wird, die ihm als überflüssig aus dem Kesselhause zuströmen werden. Doch damit wird es wohl noch etwas Zeit haben, wie mit so vielem anderen, was die sehr geschmackvoll und grossartig angelegte Ausstellung noch Ueberraschendes zu bieten verspricht.*)

*) Wir können uns dem vorstehenden Urtheil des „Staats-Anzeigers“ über den unfertigen Zustand der internationalen elektrotechnischen Ausstellung aus eigener Anschauung nur anschliessen und werden selbständige Berichte über dieselbe erst bringen, wenn dieselbe annähernd vollständig sich dargestellt. Die Redaktion.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Hörde Rh. und Hörde B. M. (1,2 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, welche am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollte, sowie die Strecken der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen Debreczen-Vásártér-Tiszafüred (68,644 km), Füzes-Abony-Poroszló (20,988 km) und die Flügellinie Ohat-Kocs-Polgár (34,770 km), welche gleichfalls in diesem Monat dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Verladung der nach Waldshut bestimmten Stückgüter. Nach einer durch Vermittelung der geschäftsführenden Verwaltung allen Vereins-Verwaltungen zugegangenen Mittheilung der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen müssen die nach Waldshut loco und die über Waldshut zum Eingang in die Schweiz bestimmten Güter — Zollverhältnisse halber — getrennt verladen werden.

Es darf daher mit sofortiger Wirkung die Zusammenladung der bezeichneten Güter in einem Wagen nicht mehr stattfinden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1656 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend die auf die Einrichtung der zusammenstellbaren Fahrscheine bezüglichen Muster 1, 2 und 4—9, bei welchen die Verdeutschung der Fremdwörter noch nicht durchgeführt ist (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 1661 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd auf Zug- und Sumpfvögel im Grossherzogthum Luxemburg (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 1687 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Verladung der nach Waldshut bestimmten Stückgüter (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 1712 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 1762 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Erklärungen des Handelsministers im Budgetausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses.

Infolge mehrerer Anfragen und Interpellationen äusserte sich der Handelsminister im gedachten Ausschusse wie folgt:

a) Was die Einführung von ermässigten Gütertarifen auch auf den Privatbahnen anbelangt, so dürfte sich diese bei Strecken, welche von den Staatsbahnen konkurrenzirt erscheinen, wohl von selbst ergeben. Die Regierung wird es sich übrigens auch sonst angelegen sein lassen, ihren Einfluss bei den Privatbahnen in dieser Richtung geltend zu machen; es dürfte sich jedoch empfehlen, sich über den Erfolg dieser Einwirkung der Regierung nicht allzu weitgehenden Hoffnungen hinzugeben, da die Privatbahnen auf die Herabsetzung ihrer Gütertarife im allgemeinen wohl nur schwer eingehen werden. Indess ist nicht zu übersehen, dass, was den Personenverkehr anlangt, die Bestrebungen der Regierung wegen Einführung des Kreuzer-Zonentarifs bei den Privatbahnen nicht unbedeutende Ergebnisse aufweisen, in welcher Hinsicht der Minister sich nähere Mittheilungen bei dem bezüglichen Budgettitel vorbehält.

b) In den neuen Lloydvertrag sind in Bezug auf die Tarife die gleichen Bestimmungen aufgenommen, wie in den alten Vertrag, wonach die Genehmigung der Tarife und jede Aenderung derselben der Regierung vorbehalten ist und der Regierung auch das Recht zusteht, mit Rücksicht auf die Verhältnisse in den Konkurrenzhäfen eine Regelung der Tarife und Frachtsätze je nach Bedarf zu verlangen. Die Umwandlung des Lloyd in ein rein Oesterreichisches Institut wird auch dem Handelsministerium eine viel wirksamere und direktere Einflussnahme auf die Tarifbildung des Lloyd gestatten.

c) Die Aufstellung von Eisenbahnprojekten bildet eben den Zweck des angesprochenen Kredits. Uebrigens wurden auch bisher auf Ansuchen der Interessenten einzelne Projekte durch Staatsorgane oder doch unter besonderer Ueberwachung derselben ausgeführt.

d) Eine nähere Verbindung der Bukowina durch eine von Marmaros-Szigeth ausgehende Bahnlinie, welche allerdings nicht in Kimpolung, sondern in einem anderen Anschlusspunkte ausmünden soll, ist in Aussicht genommen.

e) Die Revision der Eisenbahn-Betriebsordnung anlangend, verweist der Minister auf seine diesfalls schon bei einem früheren Anlasse gegebenen Erklärungen. Die diesseits in Aussicht genommene novellarische Reform der Betriebsordnung bildet den Gegenstand der Verhandlung mit der Königlich Ungarischen Regierung, welcher die zu reformirenden Partien bereits bekannt gegeben wurden, worüber

die Antwort der Königlich Ungarischen Regierung gewärtigt wird. Vorläufig sind die diesseitigen Fachorgane mit einem auch in den Bereich der Betriebsordnung einschlagenden Gegenstande in umfassender Weise beschäftigt, nämlich mit dem internationalen Transportrechte und der durch dasselbe bedingten Umarbeitung des Betriebsreglements. Ueber den ersteren Gegenstand hofft der Minister noch im Laufe des Frühjahrs-Sessionsabschnittes die Vorlage einbringen zu können.

Veröffentlichung und Abänderung der Personen- und Gütertarife.

Infolge irriger Auslegung der diesbezüglichen Verordnung vom 1. November 1890 hat die K. K. Generalinspektion folgendes bestimmt: Für den Fall der gänzlichen Aufhebung eines Tarifes ist die Ausgabe eines besonderen, diese Aufhebung enthaltenden Nachtrages nicht nothwendig, weil die Veröffentlichung hinsichtlich des zur Aufhebung gelangenden Tarifes selbst durch dessen Anführung in den neuen Tarif zu erfolgen hat. Nur dann, wenn einzelne Frachtsätze eines Tarifes unter weiterer Aufrechterhaltung des Tarifes selbst entweder ganz aufgehoben oder in einen anderen Tarif neu einbezogen werden, ist dies in einem diese Aufhebung behandelnden Nachtrage zu dem ursprünglichen Tarife zum Ausdruck zu bringen.

Sorgfältige Behandlung von Tabakgefällsgütern.

Infolge diesfälliger Beschwerden wurden die Bahnverwaltungen von der K. K. Generalinspektion ersucht, bei den betreffenden Organen auf eine besonders vorsichtige Behandlung der Tabakgefällsgüter hinzuwirken und dafür Sorge zu tragen, dass die Güter beim Auf- und Abladen nicht herumgeworfen, gegen Nässe geschützt und nicht mit anderen stark riechenden Artikeln zusammen in einen Wagen geladen werden.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Civilingenieur Franz Mörth in Wien die erbetene Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von der Station Rekawinkel zur Station St. Andrä-Wördern der Staatsbahnenlinie Wien-Gmünd ertheilt. Von dieser Linie soll eine Abzweigung von Sieghartskirchen zur Station Tulln gehen.

Die Lokalbahn Weisskirchen-Wsetin mit der Abzweigung nach Roznau.

Das „R.-G.-Bl." Nr. 57 d. J. enthält die Kundmachung des Handelsministeriums, wonach die der Lokaleisenbahn-Gesellschaft für die bereits von ihr in Betrieb gesetzte Lokalbahn von Weisskirchen nach Wsetin und die noch auszuführende Abzweigung nach Roznau ertheilte Konzession infolge des regierungsseitig genehmigten Uebereinkommens zwischen beiden Gesellschaften an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn übertragen wird. Diese auch in Nr. 57 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schiff." abgedruckte Kundmachung enthält ausser den entsprechenden Aenderungen an den ursprünglichen Konzessionsbestimmungen noch die technischen Konzessionsbedingnisse für die von der Lokalbahn Weisskirchen-Wsetin abzweigende Flügelbahn von Krasna nach Roznau.

Die Donau-Dampfschifffahrts- und die Fürst Gagarin'sche Gesellschaft.

Zwischen diesen beiden Unternehmungen fanden Verhandlungen vor längerer Zeit statt, wonach die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft bereit wäre, der Gagarin'schen Gesellschaft die Donau von Belgrad abwärts zu überlassen, nur um sich von der Konkurrenz des Russischen Unternehmens auf der oberen Donau zu befreien. Allein die Oesterreichische Monarchie, insbesondere aber Ungarn darf nicht gestatten, dass auf der unteren Donau ein Schifffahrtsunternehmen bestehe, welches nicht seine wirthschaftlichen und damit zugleich seine politischen Interessen vertreten würde, und die Russische Landwirthschaft über Belgrad hinaus bis nach Deutschland und auf den Umschlagplätzen mit Hilfe der Eisenbahnen noch weiter kommt und unser Getreide von den ausländischen Märkten immer mehr verdrängt. Dadurch würden die Vortheile des mit so grossen Kosten regulirten Eisernen Thores überwiegend Russland zu gute kommen. — Wie verlautet, haben sowohl die Oesterreichische als auch die Ungarische Regierung der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft ihre Missbilligung über diese Verhandlungen mit dem Bedeuten ausgedrückt, dass sie einen solchen Vertrag nie und nimmer genehmigen könnten.

Die einheitliche Eisenbahnzeit.

Die vielen Interpellationen im Oesterreichischen Abgeordnetenhause erwähnen wir in der Regel erst dann, wenn die Regierung dieselben beantwortet. Eine Ausnahme hiervon möge der Wichtigkeit des Gegenstandes wegen folgende noch nicht beantwortete Anfrage des Abg. Peez und Genossen bilden:

„In Erwägung, dass gegenwärtig in der Monarchie nicht nur die bürgerliche Ortszeit von der Eisenbahnzeit verschieden ist, sondern dass die letztere auch in eine Oesterreichische und Ungarische Eisenbahnzeit zerfällt, eine Verschiedenheit, die sich über unsere Grenzen hinaus fortsetzt, so zwar, dass ein Reisender, welcher von Bukarest oder Belgrad über Budapest, Wien, München, Strassburg und Köln nach London fährt, auf dieser nach jetziger Verkehrsgeschwindigkeit kurzen Strecke nicht weniger als 11 verschiedene Zeitrechnungen durchschreitet; in fernerer Erwägung, dass, da Oesterreich, Ungarn und das Deutsche Reich übereingekommen sind, den Meridian 15 Grad östlich von Greenwich als Mittagslinie und Regulator der Eisenbahnzeit anzunehmen, der vorgenannte Uebelstand verschiedener Zeitrechnungen zwar auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in diesen Ländern aufhören, dagegen aber die Verschiedenheit zwischen Eisenbahnzeit und bürgerlicher Zeit um so störender hervortreten wird; in Erwägung sodann, dass diese Verschiedenheit von Eisenbahnzeit und bürgerlicher Ortszeit für den Eisenbahnreisenden höchst lästig, den Verkehr zwischen den Behörden und den Eisenbahnen erschwerend, besonders aber bei einer Mobilisirung im Kriegsfalle geradezu gefährlich sein wird; in weiterer Erwägung, dass, wenn einmal auf Mitteleuropäischem Gebiete eine gemeinsame Eisenbahnzeit gilt, die Nothwendigkeit einer Uebertragung dieser Eisenbahnzeit auf Post und Telegraphen alsbald sich zeigen wird, dann aber auch der Gedanke sehr nahe liegt, die Eisenbahn-, Post- und Telegraphenzeit zu verallgemeinern, so zwar, dass (wie es eingeführt ist) dann nur eine einzige, das ganze bürgerliche und Verkehrsleben umfassende und regelnde Zeit bestehen würde; in Erwägung schliesslich, dass diese wichtige Neuerung sich rasch einbürgern lässt, wenn durch ein alltäglich an alle Telegraphen- und Eisenbahnstationen abgelassenes Telegramm (Mittagszeichen), in Wien aber überdies durch einen vor dem Arsenal gelösten Kanonenschuss die Mittagszeit angezeigt würde — richten die Unterzeichneten an Se. Excellenz die Anfrage: Ist die hohe Regierung geneigt, die bereits mit Ungarn und dem Deutschen Reiche vereinbarte gemeinsame Eisenbahnzeit auch auf Post und Telegraphen zu erstrecken und alles vorzukehren, damit gleichzeitig mit Einführung dieser Neuerung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens auch im bürgerlichen Leben die Einheitszeit zur allgemeinen Geltung gelange?"

Die Antwort des Handelsministers werden wir s. Zt. nachtragen.

Die Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn und deren Prioritätenkonversion.

Der genannten Bahnverwaltung ist ein Erlass des Handelsministeriums zugegangen, in welchem die Verwaltung zur Namhaftmachung von Delegirten für die Verstaatlichungsverhandlungen eingeladen wird. In dem Erlasse wird bemerkt, dass mit Rücksicht auf das am 7. April 1888 eingetretene staatliche Einlösungsrecht rücksichtlich der Strecke Krakau-Przemysl und das am 4. November d. J. eintretende Einlösungsrecht in Ansehung der Strecke Przemysl-Lemberg die Möglichkeit nicht ausgeschlossen erscheint, dass die Staatsverwaltung sich veranlasst finden könnte, von ihrem konzessionsmässigen Einlösungsrechte bezw. schon mit der Wirkung vom 1. Januar 1892 Gebrauch zu machen, da das zweite Geleise bis 1. Juli fertiggestellt und bis dahin die bezügliche Abrechnung wenigstens in der Hauptsache vollendet sein dürfte. In dem Erlasse wird weiter dargelegt, dass die Staatsverwaltung es vorziehen würde, sich anstatt der konzessionsmässigen Einlösung auf Basis der wirklichen Ertragsfähigkeit zu verständigen. Dabei wird die Absicht zu erkennen gegeben, die Einlösung auf die alte Linie zu beschränken, während die neue Linie in den Staatsbetrieb übernommen werden soll und das Handelsministerium sich gleichzeitig bereit erklärt, den Betrieb der Lokalbahnen gegen Vergütung der Selbstkosten durch die Staatsbahnen führen zu lassen.

Diese Verstaatlichungsfrage kam der vor einigen Tagen beendigten Prioritätenkonversion der Galizischen Carl Ludwigbahn sehr zu statten, weil die Prioritäten von verstaatlichten Eisenbahnen durchweg höher als die der Privatbahnen notiren.

Im Mai v. J. wurden nämlich von dem gesammten 4 % Anlehen der Galizischen Carl Ludwigbahn, welches mit 75 Millionen Gulden in Silber festgestellt und theils zur Konversion der 4½ % Obligationen, theils zur Beschaffung des Erfordernisses für das zweite Geleise Krakau-Lemberg, sowie für andere Investitionen geschaffen wurde, 40 Millionen Gulden mit vollem Erfolge emittirt.

Die bisher noch unbegebenen 35 Millionen Gulden wurden vor einigen Tagen zur Subskription aufgelegt und sehr namhaft überzeichnet, worüber wir noch näheres berichten werden.

Verstaatlichung des Ungarischen Netzes der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

Im Nachhange zum diesfälligen Berichte in Nr. 38 S. 376 d. Ztg. ist folgendes mitzutheilen:

Die mit den Delegirten der Staatsbahn im Ungarischen Handelsministerium fortgesetzten Berathungen betreffen ausschliesslich die Ablösung des Ungarischen Netzes ohne die Domänen. Herr v. Baross glaubt, dass er durch die Erwerbung der Staatsbahn der grossen Ausgaben enthoben wäre, welche für die Investitionen auf dem jetzigen Netze der Ungarischen Staatsbahnen, insbesondere für Doppelgeleise und für den Bau neuer Linien, erforderlich wären. Der Handelsminister beziffert diese Ausgaben mit mehr als 25 Millionen Gulden. Durch die Erwerbung der Staatsbahn hofft die Regierung in den Besitz des wirksamsten Mittels zu gelangen, um die aus dem neuen Handelsvertrage mit dem Deutschen Reiche zu gewärtigenden Chancen voll ausnutzen zu können.

Was die Bedingungen der Ablösung betrifft, so handelt es sich um die Vereinbarung einer fixen Jahresrente. Es wird sowohl seitens der Regierung als seitens der Gesellschaft erklärt, dass vorher alle juristischen und finanziellen Fragen geklärt werden müssen. Die Domänen werden in eine selbstständige Aktiengesellschaft umgewandelt werden. Was nun die Höhe der zu leistenden Rente betrifft, so ist die Gesellschaft bestrebt, eine Vereinbarung in der Richtung zu erzielen, dass die Zahlung der Rente allen Eventualitäten eines Wandels der Währung gegenüber normirt werde. Allgemein gilt der 1. Januar 1892 für denjenigen Termin, zu welchem das Ungarische Netz der Staatsbahngesellschaft in den Staatsbetrieb übergehen soll, wenn es auch nicht ausgeschlossen ist, dass der Ungarischen Regierung auch schon vorher eine Ingerenz auf die Betriebsführung eingeräumt wird.

Berathungen bezüglich des Levanteverkehrs

Infolge des Beschlusses der Münchener Exporteure, ihre Sendungen nach dem Oriente nicht mehr über Triest, sondern über den Gotthard via Chiasso-Pino nach Genua zu instradiren, haben die betheiligten Oesterreichischen Bahnen, unter dem Vorsitze der Südbahn in Graz Berathungen gepflogen. Zur Wahrung der Verkehrsinteressen von Triest und Fiume wird zu dem Adriatischen Levanteverkehrs-Tarif ein Nachtrag zur Einführung gelangen, welcher ab verschiedenen Oesterreichischen und Ungarischen Stationen erstellte direkte sehr billige Sätze nach den Häfen des Mittelländischen und des Schwarzen Meeres enthalten soll.

Das Projekt der Murthalbahn.

Eine Abordnung aus dem Steiermärkischen und Salzburgischen Murgebiete hat beim Handelsminister Marquis Bacquehem und beim Finanzminister Dr. Steinbach vorgesprochen, um diese um die Förderung des Baues der Murthalbahn zu bitten. Der Handelsminister sicherte der Deputation die thunlichste Berücksichtigung des vorgetragenen Wunsches zu. Ebenso versprach der Finanzminister die wohlwollendste Behandlung des Gegenstandes.

Die Böhmischen Kohlenbahnen und die Linie Klostergrab-Mulde.

Mit Rücksicht auf die geringe Leistungsfähigkeit dieser Linie, ohne Störungen grössere Transporte zu bewerkstelligen, hat die Generaldirektion der Staatsbahnen sich veranlasst gesehen, von der „Durchrechnung" der Tarife für dieselbe abzusehen. Es wird demnach bei Expeditionen über Mulde ab Klostergrab mit der Zonenberechnung neu begonnen und auch wieder die Manipulationsgebühr eingehoben. Infolge dessen stellt sich beispielsweise ein Gut nach Ausnahmetarif I für eine Strecke von 200 km, gebrochen in Klostergrab, auf 34 fl., ausschl. Manipulationsgebühr, gegen 29 fl., welche für dieselbe Strecke durchgerechnet zu bezahlen wären. Dank diesem Beschlusse werden somit die riesigen Kohlenmengen, welche aus dem Kladnoer Becken nach Sachsen exportirt werden, auch in Zukunft über Aussig und Bodenbach und nicht über Mulde transitiren, ohne dass weitere Tarifnachlässe seitens der Aussig-Teplitzer und der anderen betheiligten Bahnen erforderlich wären.

Die Verzehrungssteuer-Aemter auf den Wiener Bahnhöfen.

Die Finanzbehörde pflegt zur Zeit mit den Verwaltungen der verschiedenen nach Wien einmündenden Bahnen eifrig Verhandlungen, um auf jenen Bahnhöfen und Haltestellen, welche durch Erweiterung der Verzehrungssteuer-Linie innerhalb dieser zu liegen kommen, die geeigneten Manipulationslokalitäten und Gepäck-Revisionsräume für die daselbst absteigenden Passagiere zu ermitteln. Ausser dem Westbahn-, dem Südbahn- und dem Staatsbahnhofe, welche bis jetzt ausser den Linienwällen lagen, fallen noch in das Verzehrungssteuer-Gebiet sämmtliche Stationen auf der Verbindungsbahn, ausserdem noch die Stationen Simmering und Central-Friedhof sowohl an der Aspangbahn als auch an der Staatsbahn.

Kongress der Zahnrad- und Touristenbahnen.

Auf Anregung der Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft wird im Laufe dieses Jahres ein Kongress dieser Bahnen zusammentreten, um zahlreiche gemeinsame Angelegenheiten zu besprechen und bezw. diesbezügliche bindende Beschlüsse zu fassen. Bis jetzt haben u. a. die Ofener Seilbahn, die Achenseebahn, die Gaisbergbahn sowie die Gardaseebahn, die Salzburger Lokalbahn usw. ihren Beitritt zu diesem Kongress angemeldet. Derselbe wird vermuthlich seine Sitzungen in Wien abhalten.

Generalversammlung der Böhmischen Kommerzialbahnen am 9. Mai d. J.

Der Vorsitzende theilte zunächst mit, dass die Beschlüsse der vorjährigen Generalversammlung die staatliche Genehmigung erhalten haben und dementsprechend auch die Uebergabe der gesellschaftlichen Linien Brandeis a. E.-Mochov und Neratovic-Elbekosteletz an die Käuferin derselben, die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, mit 1. Januar d. J. erfolgt sei, wogegen die Durchführung der Prioritätenkonversion und die hiermit zusammenhängende Regelung der finanziellen Beziehungen der Kommerzialbahnen zur Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft sich noch im Zuge befinden. — Der Geschäftsbericht bezeichnet die Betriebsergebnisse des Jahres 1890 insofern entsprechend, als trotz der minder günstigen Verkehrsgestaltung im zweiten Halbjahre und ungeachtet beträchtlich erhöhter Auslagen der Ueberschuss des Vorjahres nahezu erreicht wurde, nämlich 272 153 fl. (— 5 009 fl.). Hiervon sind zunächst 24 315 fl. als Erträgniss der für Rechnung der neuen Eigenthümerin (Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) betriebenen Linien Brandeis a. E.-Mochov und Neratovic-Elbekosteletz in Abzug zu bringen; 228 912 fl. sind für die Verzinsung der gesellschaftlichen Prioritätenschuld zu bestimmen; von den nun verbleibenden 18 926 fl. werden 10 000 fl. zur Dotirung einer Prioritätentilgungs-Reserve verwendet und der Gewinnrest von 8 926 fl. der Staatseisenbahn-Gesellschaft nach dem mit derselben bestehenden Uebereinkommen (25 % als Gewinnantheil und 75 % an Zahlungsstatt) zugewiesen.

Generalversammlung der Dux-Bodenbacher Bahn am 15. Mai d. J.

Nach Genehmigung des Geschäftsberichtes wurde beschlossen, den Reingewinn des Jahres 1890 im Betrage von 1 184 160 fl. in der Weise zu verwenden, dass dem Reservefonds 100 000 fl. gewidmet werden, zur Auszahlung einer $12^1/_2$% Dividende von 25 fl. der Betrag von 1 026 835 fl. bestimmt, dem Verwaltungsrathe eine Tantieme von 60 508 fl. zugewiesen und der Rest von 4 190 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werde. Der in früheren Generalversammlungen gefasste Beschluss auf Umwandlung der Prioritätsaktien in Stammaktien konnte nach den Mittheilungen des Verwaltungsrathes bisher nur zum Theile durchgeführt werden, indem 3 435 Stück Prioritätsaktien Lit. A und 10 553 Stück Lit. B im Gesammtwerthe von 1 398 800 fl. in Stammaktien umgewandelt worden sind. Es bleiben somit noch unangemeldet 613 Stück Prioritätsaktien Lit. A und 1 518 Stück Lit. B im Gesammtbetrage von 213 100 fl. Hierauf gelangte der Antrag auf Konversion der Prioritäten zur Verhandlung. Derselbe lautet wie folgt:

Die Generalversammlung wolle vorbehaltlich der Genehmigung der Staatsverwaltung zum Zwecke der Durchführung der freiwilligen Konversion, bezw. des Umtausches und der Einlösung der noch im Umlaufe befindlichen Obligationen der von der Dux-Bodenbacher Eisenbahn emittirten, mit jährlich fünf vom Hundert in Silber verzinslichen Anleihen, und zwar der Anleihe erster Emission, vom 9. Juli 1869, im ursprünglichen Betrage von 3 000 000 fl. in Silber und der Anleihe zweiter Emission, vom 1. Oktober 1871 im ursprünglichen Betrage von 6 900 000 fl. in Silber, sowie zu Investitionszwecken die Emission einer 4 % Anleihe im Nominalbetrage von 15 000 000 fl. in Silber und zum Zwecke der Konversion der noch im Umlaufe befindlichen Obligationen der mit 5 % verzinslichen Anleihe dritter Emission, vom 1. Oktober 1874, im ursprünglichen Betrage von 1 999 950 fl. in Gold gleich 3 999 900 *M.* Deutscher Reichswährung, die Emission einer 4 % Anleihe im gleich hohen Nominalbetrage, welch beiden Anlehenskategorien die gleiche eisenbahnbücherliche Rangordnung zuzukommen hat und welch beide innerhalb der Konzessionsdauer rückzahlbar sind, beschliessen. Die Generalversammlung ertheilt dem Verwaltungsrathe die Ermächtigung, die Details der Anlehensbedingungen, sowie den Text der Schuldtitres nach eigenem Ermessen und den von der

Staatsverwaltung in Absicht auf die Genehmigung der Emission verlangten Bedingungen festzustellen, sowie auch den Zeitpunkt und die Modalitäten für die bestmögliche Begebung der Anleihe zu vereinbaren. Die Generalversammlung ermächtigt schliesslich den Verwaltungsrath, die in Konsequenz der Kreirung des neuen Anlehens nothwendigen und ihm zweckmässig erscheinenden textuellen Abänderungen, Zusätze und eventuelle Eliminirung einzelner Bestimmungen an dem Gesellschaftsstatute selbständig ohne neuerlichen Generalversammlungs-Beschluss vorzunehmen und die Genehmigung der Staatsverwaltung hierfür zu erwirken.

Dieser Antrag des Verwaltungsrathes wurde angenommen. Die Versammlung nahm ferner die von einem Aktionär aus Hamburg eingebrachte Resolution an, durch welche der Verwaltungsrath ersucht wird, alle gesetzlichen Mittel zum Schutze der Gesellschaft, insbesondere in der Frage der Tarifherabsetzung anzuwenden. In dieser Resolution wird ferner der Wunsch ausgesprochen, dass der Verwaltungsrath es ablehnen solle, vor der Entscheidung der Tariffrage in die Verhandlungen über die Einlösung der Bahn einzutreten.

Generalversammlung der Buschtêhrader Bahn am 16. Mai d. J.

Nach Genehmigung des Geschäftsberichtes beschloss die Versammlung folgende Vertheilung des Reingewinns: Vom Erträgnisse der Linie A wird zur Vertheilung einer Dividende von 52½ fl. ein Betrag von 1 058 951 fl. bestimmt, die Tantieme wird mit 10 390 fl. bemessen, dem Reservefonds werden 52 172 fl., dem Erneuerungsfonds 200 000 fl., dem Pensionsfonds 25 000 fl., der Kohlenwerksreserve 48 000 fl. zugewiesen, und 50 490 fl. werden auf neue Rechnung vorgetragen. Vom Erträgnisse der Linie B gelangt eine Dividende von 20½ fl. im Gesammtbetrage von 1 627 700 fl. zur Vertheilung, die Tantieme wird mit 16 609 fl. bestimmt, dem Reservefonds werden 81 791 fl., dem Erneuerungsfonds 200 000 fl., dem Pensionsfonds 25 000 fl., der Kohlenwerksreserve 48 600 fl. zugewiesen, die Hälfte des über 10 % hinausgehenden Gewinnes von 42 690 fl. wird der Linie A zugewiesen und 70 216 fl. werden auf neue Rechnung vorgetragen. Die Einlösung der Dividendenkupons erfolgt vom 2. Juni ab. Die Generalversammlung ermächtigte den Verwaltungsrath, für Zwecke des gesellschaftlichen Unternehmens und bezw. zum Zwecke der theilweisen oder gänzlichen Einziehung der im Umlaufe befindlichen gesellschaftlichen Prioritäten neue Prioritätsobligationen in dem von der Regierung als zulässig erkannten Gesammtbetrage zu emittiren. Die Durchführung dieser Konversion hängt von den Bedingungen ab, welche die Regierung an diese Operation knüpfen wird. Dieser Beschluss wurde vom Vorsitzenden wie folgt begründet: Schon gelegentlich der letzten Vermehrung des Aktienkapitals haben die Aktionäre gewünscht, dass der weitere Geldbedarf für die Zwecke der Bahn anstatt durch Emission neuer Aktien durch Ausgabe von Prioritäten gedeckt werde. Durch die bisher erfolgte Aktienausgabe sei ein weiterer Raum für die Ausgabe neuer Prioritäten geschaffen worden. Bei der stetig fortschreitenden Entwickelung der Bahn seien neue Investitionen, insbesondere die weitere Legung des zweiten Geleises, nöthig; die neuen Prioritäten sollen allmählich je nach Bedarf verwerthet werden; Hand in Hand damit ginge die Umwandlung der 4½ % Goldprioritäten und der 5 % Silberprioritäten. Die Vortheile einer solchen Konversion seien unverkennbar; dieselben liegen in der Schaffung einer einheitlichen Schuld mit geringerer Verzinsung und in der Vertheilung der Amortisationsquoten auf die ganze Konzessionsdauer (gegenwärtig absorbiren die Amortisationsquoten nahezu eine halbe Million Gulden). Wie wir bereits berichtet haben, wurde der Antrag des Verwaltungsrathes einhellig angenommen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Ueber dem internationalen Effektenmarkt lagert eine düstere Schwüle; die beiden grössten Märkte Europas, Paris und London, sind äusserst bewegt und die Krisis in Portugal verschärft die Lage. Obzwar die wirthschaftlichen Verhältnisse in Oesterreich niemals zuvor zu besseren Hoffnungen bezüglich der Zukunft berechtigt haben als eben jetzt und von den am 1. Mai fällig gewordenen Kupons und Titres Einlösungen von etwa 53 Millionen Gulden eine bedeutende Quote der Wiener Börse zugeflossen ist, so war diese doch sehr entmuthigt. Nordbahn (2835), Südbahn (111), Nordwestbahn (208) und Elbethalbahn (222) waren geschäftslos; Carl Ludwigbahn (208) wurde zwar sehr lebhaft gehandelt, doch war eine rückgängige Tendenz vorherrschend, da angesichts der verschiedenen vorliegenden Meldungen die finanziellen Chancen der Verstaatlichung für die Aktionäre geringer erachtet wurden. In steigender Richtung bewegte sich dagegen Staatsbahn (271.40), da die Abmachungen wegen der Ablösung ihrer Ungarischen Linien seitens der Ungarischen Regierung eine immer greifbarere Gestalt annehmen; von den übrigen unter die Gesichtspunkte der Verstaatlichung fallenden Bahnaktien haben nur jene der Albrechtbahn (90) eine überaus mässige Kurssteigerung zu verzeichnen, nachdem die Regierung eine neuerliche Vorlage über die Verstaatlichung dieser Bahn eingebracht hat.

Aus der Schweiz.

Aus der Botschaft des Bundesrathes, betreffend den Ankauf von Centralbahnaktien.

(Fortsetzung aus Nr. 32.)

Wir kommen nun auf den Preis zu sprechen, welcher für die Centralbahnaktien zu bezahlen ist. Die Verhältnisse der Centralbahn sowohl in rechtlicher als in finanzieller Hinsicht liegen klar und gestatten deshalb auch eine sichere Schätzung des Werthes der Bahn. Bei dieser Schätzung sind vor allem anderen die Börsenkurse auszuschliessen. Die Angaben der Kurszettel sind deshalb trügerische, weil dieselben nicht den inneren bleibenden Werth der Eisenbahnpapiere, sondern den täglichen Stand der mit denselben betriebenen Spekulation darstellen. Wir gehen daher ausschliesslich von den Thatsachen aus, welche in den Rechnungsergebnissen der Gesellschaft liegen, und haben zu diesem Zweck die Betriebsergebnisse der Centralbahn aus den Jahren 1880—1889 aufgeführt.

Die Hauptergebnisse derselben sind folgende:

Der durchschnittliche Reinertrag beträgt

für die Jahre 1880—1889	6 487 128 Frcs.
„ „ „ 1885—1889	7 130 198 „
Vermehrung während des 5 jährigen Zeitabschnitts	643 070 Frcs.
somit jährliche Vermehrung des Reinertrages .	128 614 „

Wird der künftige Reinertrag auf Grund der durchschnittlichen Ergebnisse der Jahre 1885—1889 berechnet und demnach von einer Vermehrung der Einnahmen ganz abgesehen, so ergibt sich für die Betriebsrechnungen vom Jahre 1889 an folgendes Resultat:

Reinertrag (Ertrag sämmtlicher Aktiven) . . .	7 130 198 Frcs.
Verzinsung der konsolidirten Anleihen	3 989 950 „
verbleiben somit zur Verfügung	3 140 248 Frcs.

Dieses Resultat ist aber nur für den Fall gültig, dass der Bund die Bahn übernimmt. Bleibt dieselbe im Besitz der Gesellschaft, so vermindert sich die zur Verfügung stehende

Summe von	3 140 248 Frcs.
für die Aktionäre um den Betrag, welcher von 1890 an während 24 Jahren zum Zweck der Ergänzung des Aktienkapitals (Amortisation) nöthig ist, nämlich um	508 857 „
und es bleiben für die Aktionäre zur Verfügung	2 631 391 Frcs.

Eine Verminderung des Reinertrages tritt aber auch in diesem Falle nicht ein und es vermehrt sich das Vermögen der Gesellschaft alljährlich um den Betrag von 508 857 Frcs. mit Zuzug der betreffenden Zinseszinsen.

Vergleichen wir nun die Ausgaben des Bundes für den Ankauf der Aktien mit den obigen Einnahmen, so ergibt sich folgende Rechnung:

Die Reineinnahmen nach Abzug der Obligationenzinsen betragen 3 140 248 Frcs. Es entfällt somit auf jede der 100 000 Aktien der Betrag von . . . . 31, 40 Frcs.

Dagegen hat der Bund vertraglich für jede Aktie jährlich 30 Frcs. zu bezahlen, von denen jedoch ein Abzug zu machen ist, infolge der Bestimmung des Vertrages, laut welcher der Zinsgenuss der Rente erst mit dem Monat August, der Dividendengenuss dagegen vom 1. Januar 1891 beginnt. Daraus ergibt sich auf sämmtliche Aktien eine Ersparniss an Kapital von 1 750 000 Frcs. und an Zins (3 %) von 52 500 Frcs. oder jährlich auf eine Aktie von 0, 525 Frcs., so dass die wirkliche für jede Aktie vom Bunde zu bezahlende Rente . . . 29, 47 „
und der Ueberschuss aus der Einnahme . . . . 1, 93 Frcs. beträgt.

Wird der heutige Anleihen-Zinsfuss zu 3½ % angenommen, so entspricht die jährliche Rente von 29, 47 Frcs. einem Baarkapital von 842 Frcs.

Der mittlere Gewinn, der auf eine Prioritätsaktie der Jura-Simplonbahn (2, 50 Frcs.) und eine solche der Centralbahn (1, 93 Frcs.) entfällt, beträgt sonach 2, 21 Frcs. Es würde daher der Gesammtgewinn auf nur 80 000 Jura-Simplonaktien mit 200 000 Frcs. ausreichen, um den Ausfall zu decken, wenn sich auf sämmtliche 100 000 Centralbahnaktien gar kein Gewinn, sondern sogar ein jährlicher Verlust auf jede Aktie im Betrage von 2 Frcs. ergäbe, d. h. wenn der Ertrag der Aktie nicht auf 30 Frcs., sondern blos auf 28 Frcs. käme. Diese Ausgleichung muss auch bei dem künftigen Erwerb weiterer Eisenbahnnetze ins Auge gefasst werden.

Im Verlauf der Jahre 1880—1889 sind die Transporteinnahmen von 10 534 717 Frcs. auf 14 976 761 Frcs. gestiegen, so

dass der Unterschied zwischen der grössten und niedrigsten Summe 4 442 044 Frcs. beträgt, während sich die Differenz zwischen der Einnahme des Jahres 1880 und der durchschnittlichen 10jährigen Einnahme auf 2 061 805 Frcs. beläuft. — So lange nicht thatsächliche Gründe für das Gegentheil angeführt werden können, darf mit Sicherheit angenommen werden, nicht blos, dass die Einnahmen sich auf der heutigen Höhe erhalten, sondern auch, dass die in den letzten 10 Jahren zu Tage getretene Steigerung sich weiterhin geltend machen werde. Wer das Gegentheil annimmt und an den Niedergang der Entwickelung des Verkehrs glaubt, dem geht mit dem Vertrauen auch die Fähigkeit ab, zu irgend einem grossen Unternehmen mitzuhelfen.

Allerdings kann auch der Staat in eine Lage kommen, welche ihm die Erfüllung seiner Verbindlichkeiten in ganz ausserordentlicher Weise erschwert und vorübergehend vielleicht sogar unmöglich macht. Nach aller Voraussicht wird aber dieser Fall nur eintreten, wenn es sich um die Vertheididung des Landes gegen feindlichen Angriff, also um den Fortbestand des Staates handelt. Aber auch in diesem Fall, wie in jedem andern, wird der Staat bei weitem leistungsfähiger sein, als die einzelnen Gesellschaften. Brechen diese zusammen und sind sie ausser Stande, den Betrieb fortzuführen, so wird sich der Bund nicht dabei beruhigen können, keine Eisenbahnschulden zu haben, sondern gezwungen sein, gerade unter den ungünstigsten Verhältnissen in den Riss zu treten und die Last auf eigene Schultern zu übernehmen.

Ganz abgesehen von solch ausserordentlichen Umständen darf nicht übersehen werden, dass der Bund bei den Eisenbahnschulden auch heute schon betheiligt ist, ohne dafür Schuldner oder Bürge zu sein; denn es wird niemand zu bestreiten wagen, dass zum zweiten Male die übermächtigen Verluste, welche mit dem privaten Bau und Betrieb verschuldet worden sind, nicht mehr eintreten dürfen, wenn der Kredit des Landes nicht in schwerster Weise geschädigt werden soll. Die Eisenbahnen sind mit ihren Schulden auch in der heutigen Form öffentliche Werke der Eidgenossenschaft, wie die Strassen solche der Kantone sind.

(Schluss folgt.)

Aus Frankreich.

Gutachten des Eisenbahnraths über den Gesetzentwurf, betreffend Regelung der Eisenbahntarife.

Ueber den in Nr. 28 S. 277 d. Ztg. auszugsweise mitgetheilten Gesetzentwurf, betreffend die Regelung der Eisenbahntarife, ist am 4. März d. J. vom Eisenbahnrath folgendes Gutachten abgegeben worden:

Nach Erwägung der Beschlüsse des Ausschusses, der mit Prüfung des von Pelletan gemachten Gesetzvorschlages, betreffend die Eisenbahntarife, betraut war, nach Durchsicht des von Waddington erstatteten, dem Gutachten angehängten Berichtes und nach Anhörung der in den gleichfalls beigeschlossenen Niederschriften dargelegten Bemerkungen ist der Eisenbahnrath der Meinung, dass es angemessen ist, für den in Vorbereitung befindlichen Gesetzentwurf über die Tarife der Hauptbahnen folgende Bestimmungen als Grundlagen anzunehmen:

1. Beibehaltung des Titels V und des Art. 69 der Verordnung vom 15. November 1846 und des Erlasses vom 26. April 1862 gemeinschaftlich mit denjenigen Bestimmungen des Bedingnissheftes, die sich als Polizeimaassnahmen kennzeichnen, die also die Genehmigung der Tarife, die Festsetzung der Nebengebühren und ähnlicher Abgaben, die Veröffentlichung der Vorschläge der Gesellschaften und die Gleichheit der Bevölkerung den Tarifen gegenüber betreffen, unbeschadet des Rechtes der Regierung, gemäss Art. 8 des Gesetzes vom 11. Juni 1842 Ausführungsbestimmungen zu erlassen.

2. Verpflichtung für die Gesellschaften, beim Mangel jeglicher Leitungsvorschrift seitens des Absenders, von Amtswegen diejenige Linie zu wählen, welche den niedrigsten Preis ergibt.

3. Genehmigung der üblichen Form für das Verlangen nach Anwendung der Spezialtarife.

4. Anwendung folgender Normen auf die künftig neu zu erstellenden Tarife: a) Vorbehalt der nichtbenannten Zwischenstationen, b) Fähigkeit zur Tarifverschmelzung, c) Ausdehnung der Durchfuhrtarife auf die Ausfuhr in der durch die Ergänzungsschreiben zu den Verträgen von 1883 vorgesehenen Zone von 50 km; d) bezüglich des von der Grenze ab geltenden Frachtsatzes gleiche Behandlung auf derselben Strecke zwischen Französischen und solchen ausländischen Waaren, die in Frankreich ihresgleichen haben; e) für die Verkehrsverbindungen mit den ausländischen Häfen Ausschliessung von festen Preisen, die eine geringere kilometrische Grundlage haben, als die auf demselben Netz für die Verbindungen mit den Französischen Häfen erhobenen Preise, durchgehends unter dem Vorbehalt, dass der Minister die Berechtigung hat, auf Grund entsprechender Gutachten des Eisenbahnraths und des Staatsraths unter Umständen Ausnahmen von diesen Regeln zuzulassen.

5. Rechtliche Ungültigkeit jeder Tarifbedingung, welche die gesetzlichen Regeln über die Haftpflicht des Frachtführers aufhebt, doch soll in dem neuen Gesetz zu Gunsten des letzteren in gewissen Fällen, wie sie Art. 31 des internationalen Berner Uebereinkommens vorsieht, eine Vermuthung der Nichtverantwortlichkeit und ferner Bestimmungen zugelassen werden, welche ausnahmsweise in Spezialtarife aufgenommen werden können, um gewisse Entschädigungen nach oben hin zu begrenzen.

Verkehrswünsche des Gewerbestandes.

Die Berufsgenossenschaft der verschiedenen Gewerbe (chambre syndicale des industries diverses) hat in ihrer letzten Sitzung folgende beiden Wünsche ausgesprochen:

1. Dass der vom Absender ausgestellte Frachtbrief (note d'expédition) die Sendung bis zum Bestimmungsort begleite und nicht die von den Bahnbeamten angefertigte, oft irrige und meistens unvollständige Abschrift (récépissé), weil die Frachtsätze nicht auf Grund einer bei ihrer Ausfertigung weder vom Absender noch vom Empfänger geprüften Urkunde berechnet werden dürften;

2. dass der Minister der öffentlichen Arbeiten die Gesellschaften zur Vervollständigung der Angaben des dem Absender auszuhändigenden Empfangsscheines (récépissé) veranlasse, weil sich die Gesellschaften mit der Begründung, dass der dem Absender zu gebende Empfangsschein nicht alle erforderlichen Angaben enthalte, weigern, die für Sendungen mit vorausbezahlter Fracht etwa zu viel erhobene Fracht dem Absender zu erstatten, wenn dieser nicht die dem Empfänger übergebene Frachtbriefabschrift beibringt, dem Absender dies aber manchmal unmöglich ist.

Aus Italien.

Betrieb.

Das Italienische Eisenbahnnetz Ende 1890. Am 31. Dezember 1890 maassen die Italienischen Bahnen im Vergleich zu dem nämlichen Tage des Vorjahres:

Bezeichnung	1890 km	1889 km
Mittelmeernetz	4 800	4 770
Adrianetz	5 212	5 177
Sizilisches Netz	729	714
Staatsbahnen im Betrieb der Venetianischen Baugesellschaft	140	140
Königliche Gesellschaft der Sardinischen Bahnen	411	411
Sardinische Sekundärbahnen	348	348
sonstige Bahnen	1 523	1 503
insgesammt	13 163	13 063

Fossano-Mondovì. Mit 1. Mai d. J. ist die Bahn auf die Firma Cavallo in Fossano übergegangen.

Tageszüge Bologna-Ravenna. Zur grösseren Bequemlichkeit für Reisende richtet die Südbahn-Verwaltung versuchsweise beschleunigte Züge zwischen Bologna und Ravenna ein; dieselben sind derart eingelegt, dass es namentlich Fremden ermöglicht wird, durch einen Abstecher nach Ravenna dieses zu passender Tageszeit zu besuchen und noch am gleichen Tage zurückkehren zu können.

Turin-Ciriè-Lanzo. Der Jahresabschluss ergab ausser der 6 prozentigen Verzinsung der Aktien 2. Ausgabe eine Dividende von nur 2 % für die der 1. Ausgabe, indem die thatsächlichen Betriebsergebnisse und Verhältnisse des Verkehrs den gehegten Erwartungen nicht entsprochen haben.

Adrianetz, statistische Angaben für 1890. Betriebslänge 4055 km Hauptnetz (im Vorjahre 3 997 km) und 1 134 km Ergänzungsnetz (1 140 km, durch Uebertragen vermindert); kilometrische Einnahme 24 553 (24 703) L. für Haupt- und 6 257 (6 191) L. für Nebennetz. Bei der gesammten Roheinnahme (99 563 630 L. Haupt- und 7 095 444 L. Nebennetz) fand gegen das Vorjahr eine Vermehrung um 861 339 L. statt. Hierbei kamen bei Haupt- und Ergänzungslinien im Personen- und Gepäckverkehr weniger, bei Gut im Eil- und Frachtverkehr mehr auf, sodann bei den verschiedenen Einnahmen des Stammnetzes rund 23 000 L. mehr, der Ergänzungslinien 26 000 L. weniger als in 1889.

Königliche Gesellschaft der Sardinischen Eisenbahnen. Auch in 1890 haben die Betriebsergebnisse sich vermindert (seit 2 Jahren um rund 105 000 L.) und zwar durch die weitere Ausbildung des Netzes der Sardinischen Sekundärbahnen. Die Einnahme einschl. der Staatsbeihilfe

betrug 8503780 L., die Ausgabe 6937773 L., der Ueberschuss nebst Uebertrag aus dem Vorjahre 1586466 L. Hiervon wurde die satzungsmässige Rücklage zum Reservefonds bestritten, der Betrag für 125 auszuloosende Aktien (zu je 300 L.) desgleichen, eine Dividende von 5½ % oder 13,75 L. auf die Aktie gezahlt und der Rest von 100040 L. auf neue Rechnung vorgetragen.

Petition an die Abgeordnetenkammer. Der Verein Italienischer Lokalbahnen hat zu dem Gesetzentwurf für Trams mit mechanischer Zugkraft und Nebenbahnen Stellung genommen, indem er in obiger Petition Erleichterungen beantragt.*) Die erhobenen Einwendungen lassen sich in der Hauptsache wie folgt zusammenfassen: Die Staatsabgabe auf Fahrkarten möge erst bei 10 km beginnen (wie im früheren Entwurf); die Dauer der Konzession möge bis auf 90 Jahre bemessen werden, da die Frist von 50 und 70 Jahren längster Dauer bezüglich Amortisation der Anlagekosten bei Bahnen auf eigenem Unterbau als zu kurz bemessen erscheint; bezüglich der Konzessionsurkunde möge der bisherige Gebrauch beibehalten werden, dass die Konzessionsbedingungen vom Generalinspektorat besonders aufgestellt und nicht in die Konzessionsurkunde aufgenommen würden, da jede Bedingungsänderung sonst eine Aenderung der Urkunde durch Königlichen Erlass herbeiführen müsste. Bezüglich des Baues und Betriebes sowie des Postdienstes werden wesentliche Erleichterungen gegenüber der strengen Fassung des neuen Entwurfes angestrebt, bezüglich einiger anderer Punkte redaktionelle Aenderungen bezw. genauere Fassung beantragt, so wegen der Konzessionsbeendigung, der Betriebsgrundsätze für Nebenbahnen und der Klassifikation der letzteren.

Bauten und Entwürfe.

Montesilvano-Penne. Der eingereichte endgültige Entwurf für diese 26 km lange Bahn 3. Kategorie gibt insgesammt 2000000 L. an Baukosten an, d. h. auf das Kilometer durchschnittlich 77568 L., da nennenswerthe Bauschwierigkeiten nicht erwachsen. An Bahnhöfen sind vorgesehen: Montesilvano (Bahnhof und Haltestelle), Cappelle, Collecorvino Moscuto, Loreto Aprutina, Collatuccio und Penne.

Aulla-Lucca. Seitens des Oberen Rathes der öffentlichen Arbeiten sind die Entwürfe für die beiden Bauloose Ponte a Moriano-Lucca Bäder-Ponte di Campio genehmigt worden. Erstere Strecke ist rund 14 km lang, enthält 5 Tunnels und ist auf rund 8000000 L. Kosten veranschlagt, die zweite, 15 km lang, auf 6000000 L. Die in Aussicht genommenen 6 Zwischenbahnhöfe heissen: Discimo, Borgo a Mozzano, Lucca Bäder, Coreglia Ghivizzano, Barga Hochöfen und Barga Gallicano. — Bezüglich der bereits früher genehmigten, in Bauangriff zu nehmenden 11,2 km langen Strecke Fivizzano-Aulla ist nachzutragen, dass dieselbe einen Tunnel von 320 m, 6 Brücken und eine Wegeführung in Eisen, sowie die beiden Bahnhöfe Fivizzano Soliera und Fivizzano Gazzano erhält; die Kosten sind auf 6170000 L. veranschlagt.

Altare-Ferrania. Für diese nur 4,8 km lange Linie ist bei einem Kostenanschlag von 101759 L. auf das Kilometer eine kilometrische Staatsbeihilfe von 2800 L. auf 70 Jahre genehmigt. Bauschwierigkeiten sind nicht vorhanden. Von den beiden Bahnhöfen kommt der eine an die Abzweigestelle (von der Linie Savona-Bra), der andere bei Altare zu liegen.

Neuer Bahnhof am Römischen Thor zu Mailand. Dieser Bahnhof soll an der demnächst zu eröffnenden Ringbahn liegen, welche Rogoredo mit dem Bahnhof Porta Sempione zu verbinden hat.

Varese-Luino. Nachdem die Varesiner Gesellschaft für Tram- und Seilbahnen die nöthigen Vorarbeiten für eine Schmalspurbahn Varese-Luino beendigt hat, soll zuerst die 3½ km lange Strecke Varese-Robarello in Bauangriff genommen werden, für welche die Konzession nachgesucht ist. Die weiteren Strecken sollen demnächst folgen, während der frühere Plan einer Trambahn Varese-Robarello mit Verlängerung nach dem Heiligen Berge und dem Blumenfelde vorläufig bei Seite gelegt ist. — Bahnhöfe sind nur an den beiden Endpunkten vorgesehen, während an Kunstbauten ein Tunnel erforderlich wird. Der Kostenanschlag beträgt 290000 L.

*) Auch der Italienische Trambahnenverein hat eine entsprechende Denkschrift an die Kammer eingereicht, welche sich nur gegen die Abgaben auf Fahrkarten und gegen die beabsichtigte ungemeine Ausnutzung für Postzwecke richtet.
Die Red.

Aus Russland.

Ministerialerlass, betr. die Erlangung von Vergünstigungen für die Beförderung von Personen und Gütern zu Ausstellungen und Kongressen.

Die bisherige Ordnung zur Erlangung von Vergünstigungen für die Beförderung von Personen und den Transport von Gütern zu Ausstellungen und Kongressen bestand darin, dass die betreffenden Interessenten sich an die betheiligten Eisenbahnverwaltungen wandten und von diesen sodann die Tarifermässigungen bewilligt oder abgelehnt wurden. In Abänderung dieses Geschäftsganges ist nun vom Finanzminister am 8. April d. J. eine Verfügung erlassen worden, nach welcher die Interessenten sich fortan an das Finanzministerium mit ihrem Ansuchen zu wenden und demselben den Nachweis darüber beizufügen haben, dass die Ausstellung bezw. der Kongress obrigkeitlich gestattet worden ist, sowie Zwecke, welche bei den Veranstaltungen verfolgt werden. Alles dieses muss 3 Monate vor dem beabsichtigten Eröffnungstermin geschehen. Seitens des Finanzministeriums werden sodann die betheiligten Bahnverwaltungen von der getroffenen Entscheidung des Finanzministeriums in Kenntniss gesetzt, welchen eine 25 tägige Frist zu etwaigen Einwendungen gegeben wird. Erfolgt keine Aeusserung, so werden die vom Ministerium festgesetzten Vergünstigungen in Vollzug gesetzt. Im ferneren werden dann noch die Bestimmungen festgesetzt, wie die Personen bezw. Sendungen sich auszuweisen haben, um in den Genuss der Vergünstigungen zu gelangen und die Formulare bezeichnet, welche zu diesem Zwecke zu benutzen sein werden.

Wiederum ein Schritt weiter auf dem Wege der Vermehrung der Machtbefugnisse des Finanzministeriums auf dem Gebiete der Tarifgestaltung.

Ermässigung der Personenfahrpreise durch Einführung von Zeit- und Rundreisekarten.

Nachdem bisher in Russland im grossen und ganzen von Ermässigungen der Personenfahrpreise nur selten die Rede gewesen ist, und wenn solche bewilligt wurden, es immer nur in ganz besonderer Veranlassung geschah, so dass man in dieser Richtung fast nichts gethan hat, um den Personenverkehr zu beleben, so scheint gegenwärtig auch in dieser Beziehung ein Fortschritt bemerkbar zu sein, der um so mehr erwähnt zu werden verdient, als wir noch vor nicht allzu langer Zeit Gelegenheit hatten, von einer Steigerung des Personenfahrgeldes zu berichten. Damals handelte es sich um eine Erhöhung der Personenbilletpreise auf der Riga-Tuckumer Bahn und zwar in sehr erheblichem Maasse (gerechnet vom 1. September 1890). Inzwischen ist die Bahn in die Verwaltung des Staates übergegangen und hier scheint man sich davon überzeugt zu haben, dass nach den Verhältnissen jener Bahn schwer etwas Falscheres geschehen konnte, als jene Maassnahmen, durch welche die Fahrpreise erhöht wurden, weil die Bahn fast ausschliesslich auf die Einnahmen aus dem Personenverkehr angewiesen ist, welche während der Sommermonate erzielt werden. Diese Erwägung hat offenbar an leitender Stelle dazu geführt, eine Aenderung herbeizuführen, welche allerdings im Vergleich zu allem Vorhergegangenen durch das krasse Aufräumen mit Früherem auffällt. Man hat sich nicht begnügt, den status quo ante wiederum herzustellen, sondern ist ziemlich energisch über diese Grenze hinausgegangen, indem verfügt worden ist:

1. Es werden Jahresabonnementskarten und Saisonabonnementskarten (vom 1. Mai bis zum 10. September) verkauft; diese beiden Arten von Fahrkarten müssen auf einen bestimmten Namen lauten und die Photographie des Inhabers tragen. Dieselben sind auf Verlangen sofort vorzuzeigen und gelten für alle Passagierzüge in der betreffenden Klasse. Der Verkauf dieser Billete findet auf der Station Riga statt, sobald der Käufer seine Photographie in 2 Exemplaren der Kasse einreicht.

2. Von Riga bis Kemmern inkl. sind für alle Stationen Retourbillete zu haben. Bei denselben wird ein Rabatt von 15 % gewährt, gerechnet nach dem bis zum 1. September 1890 gültig gewesenen Tarif; jede dieser Karten besteht aus 2 Kupons, welche der Oberkondukteur abzureissen hat, sie gelten aber nur für den Tag, an welchem sie gelöst wurden.

3. Die Abonnementsbillete werden nach dem Schema der auf den Finnländischen Bahnen üblichen angefertigt und gelten für 24 Fahrten zwischen den betreffenden Stationen. Sie geniessen eine Preisermässigung von 20 % gegenüber dem oben erwähnten, bis zum 1. September 1890 gültig gewesenen Tarif. Schüler und Schülerinnen öffentlicher Lehranstalten, sowie an diesen angestellte Lehrer, Lehrerinnen und Erzieher erhalten Abonnementskarten mit einem Rabatt von 50 %.

An Sonn- und Feiertagen werden endlich besondere Extrazüge, bestehend aus Wagen III. Klasse oder zum Personenverkehr eingerichteten Güterwagen, abgelassen und

sind die Billete für dieselben mit 0,75 Kop. für die Werst und Person zu berechnen.

Nach dem 10. September, d. h. also nach Beendigung der Badesaison, tritt wiederum der erhöhte Tarif ein, wie derselbe denn auch für Fahrten, welche nicht unter die vorbezeichneten Rubriken zu bringen sind, in Geltung bleibt. Neben dieser Maassregel, die mehr von lokalem Interesse ist, hier aber berührt wird, um zu zeigen, wie sehr von Zufälligkeiten in Russland derartige Dinge abhängen, die selbst für ziemlich weite Schichten der Bevölkerung von grosser Bedeutung sind, interessirt weitere Kreise ein Beschluss der Vertreter der Bahnen der zweiten Eisenbahngruppe (nördlich von der Linie Riga-Zarizyn belegen), welche bestimmt haben, Rundreisebillete in der Zeit vom 1. Mai bis 15. September auszugeben. Diese Billete erhalten einen Rabatt von 30 % bezw. 40 % gegenüber der Normaltahrtaxe. Der Rabatt von 40 % wird denjenigen Reisenden bewilligt, welche die Wladikawkas- und die Transkaukasische Bahn mit in ihre Reiseroute einbeziehen, wobei für dieselben eine Gültigkeitsdauer der Billete von 90 Tagen, für die übrigen Billete eine solche von 45 Tagen festgesetzt ist. Auf dieser Grundlage ist bereits eine ganze Serie von Reiserouten aufgestellt, wobei für einige als Ausgangspunkt St. Petersburg, für andere Moskau bestimmt ist. Diese Routen umfassen die Wolgastädte von Rybinsk und Jarosslaw an und eine ganze Reihe von Städten am Schwarzen Meere (Odessa, Ssewastopol, Batum usw.), kleinere Routen, die hauptsächlich für Touristen, die aus Moskau ausfahren, bestimmt sind, berühren das Troizko-Ssergiewsche Kloster (Moskau-Jarosslawer Bahn), ferner Nishny Nowgorod und Wladimir. Die Dampfergesellschaften der Wolga und des Schwarzen Meeres sind mit den Unternehmern der Rundreisen ebenfalls einig geworden und schliessen sich den verschiedenen projektirten Routen an, wobei sie ebenfalls einen Rabatt von der Normaltaxe machen werden.

Diese Erleichterungen werden gewiss manchen Reisenden veranlassen, einmal auch eine Tour durch Russland zu machen, das in vieler Beziehung lebhaftes Interesse zu erwecken geeignet ist, namentlich da auch der Kaukasus, das Schwarze Meer und Baku mit in die Routen der Rundreisebillete eingeschlossen sind.

Man sieht aber aus diesem Vorgehen, dass auch Russland, obgleich es ja wohl durch die grossen Strecken, welche durchfahren werden müssen, in einer sehr viel schwierigeren Lage ist, als das übrige Europa, den Personenverkehr zu erleichtern beginnt, was mit Rücksicht auf die vorbezeichneten Verhältnisse von ganz besonderer Bedeutung und Wichtigkeit für die Entwickelung der ökonomischen Verhältnisse ist.

Verstaatlichung der Libau-Romnyer Eisenbahn.

Die Verhandlungen über den Ankauf der Libau-Romnyer Eisenbahn sind nunmehr endgültig abgeschlossen und ordnet ein Allerhöchster Befehl die sofortige Uebernahme der Bahn in die Verwaltung des Staates an. Der Termin der Uebernahme ist allerdings noch nicht bestimmt, aber soweit bekannt geworden, soll dieselbe am 15./27. Mai stattfinden.

Voranschlag der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft für das Jahr 1891.

Aus dem Budget der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft, das in der Presse augenblicklich behandelt wird, dessen Hauptpositionen, mit Rücksicht auf die nahen Beziehungen der Deutschen Bahnen zu jenem grossen Russischen Komplexe, hier Platz finden mögen, entnehmen wir folgendes:

Das von der Gesellschaft für das Jahr 1891 aufgestellte Budget besteht aus drei vollständig getrennten Theilen, deren erster die Nikolaibahn, der zweite die Linie Petersburg-Warschau und der dritte die Linie Moskau-Nishgorod umfasst. Die voranschlägigen Ziffern der drei Linien, denen wir die entsprechenden Ziffern für 1890 in Klammern daneben setzen, sind folgende: Nikolaibahn: Reguläre Betriebseinnahme 20 721 789 (21 415 616) Rubel. Diverse Eingänge 692 846 (428 163) R. Eingänge aus finanziellen Operationen 131 296 (189 660) R. Einnahme aus Taxen dienstlicher Transporte 212 696 (200 246) R. Die Gesammteinnahme beziffert sich auf 21 758 627 gegen 22 184 045 in 1890 und 21 336 758 R. in 1889, welche bereits definitiv festgestellt sind. Die Ausgabeposten sind folgende: Für den Verwaltungsrath und die Eisenbahneinnahme-Kontrole 650 320 (603 126) R. Aerztliche und Materialienverwaltungs-Abtheilung 446 754 (423 750) R. Unterhalt der Bahn und Gebäude 2 528 207 (2 635 336) R. Telegraphen- und Fernsprechleitung 1 851 765 (1 746 233) R. Unterhaltung des Betriebsmaterials 5 523 503 (5 415 783) R. Spezialausgaben 49 000 (150 702) R. Ausgaben für Taxen dienstlicher Transporte 211 696 (200 246) R. Die Gesammtausgabe stellt sich auf 11 476 233 gegen 11 240 094 in 1890 und 9 553 589 R. definitive Ausgaben des Jahres 1889. Der Gewinn beziffert sich auf 10 282 394 (10 943 951) R. Die Nikolaibahn, welche die bedeutendste der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft ist, hätte mithin eine Mindereinnahme in 1891 zu erwarten. Die Einnahmen der Petersburg-Warschauer Linie werden auf 12 687 992 (12 070 630) R. geschätzt, die Ausgaben auf 8 858 948 (8 886 696) R., der Gewinn auf 3 829 044 (3 183 934) R., es würde dies einem Plus von 646 110 R. entsprechen. Die Einnahmen der Linie Moskau-Nishgorod werden auf 10 097 947 (9 870 873) R. veranschlagt, die Ausgaben auf 4 632 737 (4 364 922) R., der Gewinn auf 5 465 210 (5 505 951) R., mithin Minus 40 741 R.

So grosse Budgets und so reichen Gewinn haben wohl nur wenige Bahnen aufzuweisen.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Haftpflicht. Eigenes Verschulden.** Der im Gepäckwagen stehende Schaffner öffnete die Wagenthür des Gepäckwagens vor dem Stillstehen des Zuges und erlitt, in der Thüröffnung stehend, durch den infolge des Anhaltens gegebenen Stoss, welcher das Zufahren der auf Rollen laufenden Thür herbeiführte, eine Quetschung. Der Schadensersatzanspruch wegen im Dienst erlittener Verletzung ist wegen eigener Verschuldung des Klägers, welcher auch die Thür nicht mit den Händen gehalten hat, abgewiesen, da auch eine Verschuldung der Eisenbahnverwaltung darin nicht gefunden wurde, dass diese an dem Gepäckwagen keine Schliessvorrichtungen angebracht habe. Die Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden Gründen: „Wenn auch zuzugeben ist, dass ein Betriebsunternehmer auch Vorkehrungen zum Schutze gegen Gefahren aus der eigenen Unvorsichtigkeit des Bediensteten zu treffen hat, so besteht doch keine Verpflichtung des Betriebsunternehmers, alle Vorkehrungen zu treffen, durch welche ein Unfall überhaupt unmöglich und das eigene Verschulden des Verletzten unschädlich gemacht wird und ist die Abwägung des Maasses der Verpflichtung im einzelnen Falle Sache der thatsächlichen Beurtheilung. Im vorliegenden Falle ist aber gerade vom Berufungsgericht angenommen worden, dass gegen eine derart unvorsichtige Handlungsweise, wie sie dem Kläger zur Last fällt, der Eisenbahnverwaltung eine Schutzvorrichtung nicht hat zugemuthet werden können." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 31. März 1889; Bolze, Praxis d. Reichsger. Bd. VIII S. 130.)

Entschädigung für Heilungskosten nach dem Haftpflichtgesetze durch eine vorauszubezahlende Rente. Die Revision erhebt den Angriff, es sei rechtlich unzulässig, den Ersatz für die Heilungskosten in Gestalt einer Rente zuzusprechen. Auch dieses kann nicht als richtig angesehen werden. Wenn das Haftpflichtgesetz auch die Zusprechung einer Rente nur als Ersatz für zukünftigen Unterhalt und Erwerb erwähnt, so folgt hieraus nicht, dass ein anderweiter, nach dem Haftpflichtgesetze zu gewährender Schadensersatz nicht in Gestalt einer Rente bestimmt werden dürfe. Ebenso wenig ist eine sonstige Rechtsnorm vorhanden, welche es ausschlösse, den Ersatz für die Kosten der hier in Frage stehenden Art in Gestalt einer Rente zu bestimmen. Es ist daher auch schon früher vom Reichsgericht für zulässig erklärt, eine Rente für den Ersatz der Heilungskosten in Haftpflichtsachen zuzusprechen.

Die Revision erhebt den weiteren Angriff, dass es jedenfalls nicht gerechtfertigt sei, den Beklagten zur Vorausbezahlung der fraglichen Rente zu verurtheilen. Aber auch dieser Angriff kann nicht als begründet angesehen werden. Das Berufungsgericht führt aus, dass es unter den Umständen des vorliegenden Falles zum vollständigen Schadensersatz gehöre, dass dem Kläger im Voraus die Vergütung für die infolge seiner Krankheit entstehenden besonderen Ausgaben geleistet werde. Diese Ausführung bewegt sich auf dem Gebiete der thatsächlichen Würdigung. Gehörte aber die Vorausbezahlung der Vergütung zum vollständigen Schadensersatz, so kann die Verurtheilung des Beklagten hierzu nicht als rechtsirrthümlich angesehen werden. Die Revision meint, durch die Art, wie Beklagter verurtheilt sei, verliere er jede Kontrolle darüber, ob wirklich die Heilversuche fortgesetzt werden und ob die Rente auch zur Verpflegung des Klägers verwendet werde. Es mag dies ein Umstand sein, welcher vielleicht bei Entscheidung der Frage, ob die streitige Rente vorausbezahlt werden sollte, hätte in Berücksichtigung kommen können, wenn Beklagter in den Vorinstanzen sich hierauf berufen hätte. Aber es lässt sich nicht anerkennen, dass derselbe rechtlich die Verurtheilung zur Vorausbezahlung ausschliesse, wenn nur durch die Vorausbezahlung ein vollständiger Schadensersatz herbeigeführt wird.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 26. Februar 1891 in Sachen Preuss. Eisenbahnfiskus [Betriebsamt Nordhausen] wider T.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Der Eisenbahndirektor Brosius in Breslau ist der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst zur Beschäftigung überwiesen und der Eisenbahndirektor Eberle in Breslau mit den Geschäften des ersten Vorstandes der Hauptwerkstätte O/S. daselbst betraut worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Juni d. J. wird der an der Bahnstrecke Eisenach - Cassel zwischen den Stationen Herleshausen und Gerstungen neuerbaute Haltepunkt Wommen für den Personenverkehr eröffnet.

Bis auf weiteres werden in Wommen die Züge 21, 169, 175, 177, 621, 22, 164 und 176 zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Reisenden anhalten.

Erfurt, den 13. Mai 1891. (943)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Die im diesseitigen Bezirk an der Bahnstrecke Dülken - Brüggen gelegene Station Brüggen erhält vom 23. d. Mts. ab die Bezeichnung „Brüggen (Rheinland).“

Köln, den 23. Mai 1891. (944)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

3. Güterverkehr.

Rheinischer Nachbar - Güterverkehr und Kohlenverkehr aus dem Ruhr- etc. Gebiet nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (linksrh.) und (rechtsrh.) etc. Am 15. d. Mts. kommt zur Ausgabe:

a) je ein Nachtrag (1) zu den Heften 2, 3 und 5 des Rheinischen Nachbar-Gütertarifs,
b) je ein Nachtrag (I—IV) zu den Ausnahmetarifen B für den Kohlenverkehr aus dem Ruhr- etc. Gebiet nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (linksrh.) und (rechtsrh.) etc.

Die gedachten Nachträge enthalten anderweite, theils ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationsverbindungen und Berichtigungen.

Soweit durch die Berichtigungen Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 30. Juni d. J. in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 14. Mai 1891. (945)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. d. Mts. tritt für den Verkehr zwischen Grottau und Eisenbrod ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 9 (Kohlen) von 26,2 ℳ. für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 13. Mai 1891. (946)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. treten für den Verkehr zwischen Dürnkrut einerseits und Löbau und Wülknitz andererseits Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 b (Schwellen etc.) von 1,61 bezw. 1,51 ℳ. für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 13. Mai 1891. (947)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgische Staatsbahn. Im Lokalverkehre, sowie im Verkehre mit Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen und der Reichs-Eisenbahnen wird von jetzt ab, sofern für Kleinvieh in Ermangelung von Wagen mit mehreren Böden zwei oder mehrere gewöhnliche Wagen gestellt werden, die Fracht für die Hälfte des Flächenraumes der verwendeten Wagen unter vorschriftsmässiger Abrundung auf Grund der Tarifsätze für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden berechnet.

Oldenburg, den 14. Mai 1891. (948B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Schweizerische Eisenbahnverbände. Der Artikel „Kammzug“ kann bis auf weiteres im Deutsch-Schweizerischen Güterverkehr nicht direkt abgefertigt werden und bleibt auf die Umkartirung an der Deutsch-Schweizerischen Grenze verwiesen.

Karlsruhe, den 12. Mai 1891. (949)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Halbstation Smela der Fastow-Bahn in den von dieser Bahn nach Danzig und Neufahrwasser am 27/15. September 1889 eingeführten Getreidetarif mit den für die hintergelegene Station Bjeloserge gültigen Frachtsätzen und Nebengebühren einbezogen.

Danzig, am 14. Mai 1891. (950J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Oberhessische Eisenbahnen. Am 20. d. Mts. tritt der Nachtrag VI zu unserem Lokal - Gütertarif in Kraft, über dessen Inhalt die Güter - Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Giessen, den 16. Mai 1891. (951)
Gr. Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. An Stelle des vom 1. September 1889 ab gültigen Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Stationen der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Königl. Württembergischen Staatseisenbahn andererseits kommt am 1. Juni l. J. ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen neben mehrfachen Verkehrserweiterungen eine Reihe Frachtermässigungen eintreten.

Exemplare des Tarifs sind zum Preise von 0,40 ℳ. für das Stück bei dem diesseitigen Güter-Tarifbüreau erhältlich.

Karlsruhe, den 17. Mai 1891. (952)
Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Vom 25. d. Mts. ab werden folgende Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und zwar Arloff und Iversheim mit den um 0,03 ℳ. und Stotzheim mit den um 0,01 ℳ. für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Euskirchen in den Ausnahmetarif vom 1. März 1884 aufgenommen.

Köln, den 20. Mai 1891. (953)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. ab werden die Stationen Andernach, Grevenbroich, Horrem, Neuss, Rheydt, Rheydt-Geneiken, Neuwied-Weissenthurm und Viersen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrh.) in den Holz-Ausnahmetarif des oben bezeichneten Verkehrs einbezogen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 19. Mai 1891. (954)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a. M.-Breslau. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag II zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft.

Ausser Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger enthält derselbe Entfernungen für die Haltestelle Chausseehaus des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a. M., sowie Aenderungen des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter. Die Bestimmungen der Ausnahmetarife 5 für Wegebaumaterialien, 6 Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen und 7 für geringwerthige Massenartikel sind verschiedener Aenderungen bezw. Ergänzungen wegen neu zum Abdruck gelangt.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu erhalten ist.

Frankfurt a/M., den 13. Mai 1891. (955)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni d. J. treten zu den Tarifheften I—IV für den Güter- und zum Heft V für den Kohlenverkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen die Nachträge II bezw. III bezw. I in Kraft, enthaltend Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene in den allgemeinen Güter- und Kohlenverkehr sowie in die Ausnahmetarife Nr. 16 und 18 neu einbezogene Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch), Elberfeld und der Pfälzischen Eisenbahnen sowie Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Juli 1891 in Gültigkeit.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 16. Mai 1891. (956)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oldenburgische Staatsbahn. Durch die mit dem 15. Mai d. J. erfolgte Eröffnung der Verbindungsbahn zwischen Hörde und Hörde Rh. werden die Entfernungen zwischen den Stationen Annen Rh., Dortmund Rh. sowie Witten Rh. des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und den diesseitigen Stationen andererseits durchweg ermässigt.

Ueber die Höhe der gekürzten Entfernungen geben die betheiligten Güterabfertigungen nähere Auskunft.

Oldenburg, den 15. Mai 1891. (957B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. tritt das Heft 5, erste Abtheilung, der Norddeutsch - Schweizerischen Gütertarife in Kraft. Dasselbe enthält besondere Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisen-

bahn-Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Erfurt und Frankfurt a/M. einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Tössthalbahn andererseits.

Durch dieses Tarifheft werden die im provisorischen Tarifhefte vom 1. Januar 1887 für den Verkehr der Preussisch-Sächsischen Konkurrenzstationen mit Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen vorgesehenen Frachtsätze aufgehoben. Soweit die ausser Kraft tretenden Frachtsätze nicht ersetzt sind (es ist dies der Fall bei den Stationen Mettmenstetten, Buchs im Rheinthale und Ragaz) und soweit die neuen Frachtsätze den alten gegenüber Erhöhungen aufweisen, findet das bezeichnete provisorische Tarifheft noch bis zum 1. September 1891 Anwendung.

Die zweite Abtheilung des Tarifheftes 5, enthaltend die Frachtsätze für den Verkehr mit West- und Mittelschweizerischen Stationen, gelangt erst später zur Ausgabe.

Der Verkaufspreis der ersten Abtheilung beträgt 2,00 ℳ.

Karlsruhe, den 16. Mai 1891. (958)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Saarkohlen-Verkehr nach Württemberg. Am 1. Juni d. J. tritt an Stelle des Saarkohlen-Ausnahmetarifs Nr. 7 vom 1. Juli 1888 für den Verkehr nach Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen ein neuer gleichnamiger Tarif in Kraft.

Soweit durch den letzteren Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. Juli l. J. in Kraft.

Preis des neuen Tarifs: 0,40 ℳ.

Köln, den 15. Mai 1891. (959)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarkohlen-Verkehr mit der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn (Kohlentarif Nr. 3). Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsätze des Kohlentarifs Nr. 3 ab Griesborn, Itzenplitz, Kreuzgraben, Maybach und Saarbrücken nach Mannheim-Neckarvorstadt um je 0,01 ℳ für 100 kg ermässigt.

Köln, den 15. Mai 1891. (960)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen. Vom 1. Juni l. J. an wird im innern Badischen Verkehr der Artikel „Bier in Fässern und Flaschen" in Wagenladungen zur Ausfuhr nach der Schweiz nach den Bestimmungen und Frachtsätzen des Spezialtarifs I befördert.

Die Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche von direkten Frachtbriefen nach auf Schweizerischem Gebiete gelegenen Stationen begleitet sind und zur Einfuhr in die Schweiz verzollt werden.

Karlsruhe, den 15. Mai 1891. (961)
Generaldirektion.

Mit dem 1. Juni 1891 wird die Station Oebisfelde des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den direkten Vieh- etc. Verkehr Bromberg-westliche Staatseisenbahnen einbezogen.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 13. Mai 1891. (962)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa. Am 1. Juni 1891 gelangen die Nachträge IV und V zu den Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden (Nachtr. IV) und Riesa (Nachtr. V) zur Einführung, welche ermässigte Frachtsätze für die Beförderung roher Baumwolle enthalten und durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung hierselbst zu beziehen sind.

Dresden, den 15. Mai 1891. (963)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Zum Theil II Heft 11 des Tarifs für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Erfurt einerseits und den Stationen der Prinz Heinrichbahn andererseits vom 1. Februar 1891 tritt am 10. Mai d. J. der Nachtrag I in Kraft. Gratis.

Strassburg, den 9. Mai 1891. (964)
Kaiserliche Generaldirektion.

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a/M.-Elberfeld. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. kommt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, sowie direkte Tarifentfernungen für die Stationen der Strecken Altenhundem-Fredeburg, Kirchen-Freudenberg und Warburg-Arolsen; ferner Tarifentfernungen für die neu eröffneten Stationen Cronenberg und Küllenhahn und anderweite ermässigte Entfernungen für die Stationen Herdecke Rh., Hörde Rh. und Löttringhausen des Direktionsbezirks Elberfeld.

Der Nachtrag ist durch die Abfertigungsstellen der betheiligten Bahnen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 14. Mai 1891. (965)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 25. d. Mts. treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a (Holz) für den Verkehr zwischen Nossen und Böhm. Trübau, Budigsdorf, Müglitz und Triebitz in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 20. Mai 1891. (966)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.
Hoffmann.

Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. ab wird die Station Plagwitz-Lindenau Preuss. Staatsb. in den im oben bezeichneten Verkehre bestehenden Ausnahmetarif 11 für Giesserei-Roheisen einbezogen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 16. Mai 1891. (967)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn. Einführung eines Sackleihdienstes für den Getreide- etc. Verkehr. Vom 1. Juni 1891 angefangen, können in den Stationen Podwoloczyska, Brody, Sokal, Krystynopol, Rawa ruska und Nadbrzezie leere Säcke nach Maassgabe des Vorrathes an die P. T. Interessenten zur einmaligen Benutzung für Getreide-, Hülsenfrüchte- und Oelsaatensendungen in vollen Wagenladungen gegen Vorhineinzahlung des Betrages von 4 fl. 50 kr. Oe. W. Noten per Wagenladung vorläufig im Lokalverkehre der Galizischen Carl Ludwigbahn und deren beiden Lokalbahnen ausgeliehen werden.

Diese Säcke sind mit der Bezeichnung „C. L. B." signirt und können über mündliches Verlangen auf Grund der von den Bahnorganen ausgestellten und bei der Güterkasse rücksichtlich der entrichteten Leihgebühr saldirten Anweisungen sowohl bei der Speditionsfirma der Galizischen Carl Ludwigbahn Goldlust & Comp. als auch bei jenen späterhin bekanntzugebenden Firmen, für welche die Carl Ludwigbahn die Sackleihvermittelung übernimmt, bezogen werden.

Jede Sendung Getreide etc., für welche Säcke ausgeliehen worden sind, muss binnen 48 Stunden aufgegeben werden, da Leihsäcke über zwei Tage bei der Aufgabe nicht aufgehalten werden dürfen.

Für die Ueberhaltung von Leihsäcken bei der Aufgabe wird ein Pönale von 1 kr. Oe. W. per Sack und Tag festgesetzt.

Die Verwendung von Leihsäcken und Privatsäcken bei einer und derselben Sendung Getreide etc. ist unzulässig.

Für die Beförderung der Leihsäcke sowohl im gefüllten, als auch im leeren Zustande werden Portogebühren nicht aufgerechnet, weshalb vom Bruttogewichte jeder in Leihsäcken aufgegebenen Sendung Getreide etc. das Eigengewicht der Säcke und zwar 1 kg per Sack rücksichtlich der Gebührenberechnung in Abschlag gebracht wird.

Vorstehende Bestimmungen haben vorläufig nur im Lokalverkehre der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn Geltung und wird deren event. Ausdehnung auf den Verkehr mit anderen Bahnen speziell bekannt gemacht.

Wien, den 13. Mai 1891. (968)
Die Generaldirektion.

Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Die ab 1. April 1889 gültigen Tarifhefte 2, 4 und 9 des obigen Verkehres treten sammt den hierzu erschienenen Nachträgen I mit 1. Juli 1891 ausser Kraft.

Wien, am 16. Mai 1891. (969)
Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Königlich. Ungar. Staatseisenbahnen. (Einführung des Gütertarifes auf der Sümeg-Tapolcaer Lokaleisenbahn.) Auf der im Betriebe der Königl. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Sümeg-Tapolcaer Lokaleisenbahn tritt am Tage der Betriebseröffnung der Gütertarif (Theil II) dieser Bahn in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind im Tarifbüreau der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen für 30 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, am 15. Mai 1891. (970)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband. Einbeziehung der Station Iglau (K. K. Oesterr. St. B.) in den Ausn.-Tarif 14 (Twiste). Durch den ab 10. l. M. gültigen Nachtrag VI zum Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafentarife Theil II — Heft 1 wurde die Station Iglau (Oe. N. W. B.) in den Ausnahmetarif Nr. 14 für Twiste einbezogen.

Es wird nun hiermit bekannt gemacht, dass auch die Station Iglau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in diesen Ausnahmetarif einbezogen wird, und dass daher die Sätze für Iglau (Oe. N. W. B.) auch für Iglau (K. K. Oesterr. St. B.) gelten.

Wien, am 14. Mai 1891. (971)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Mit 1. Juli 1891 tritt ein neuer Lokaltarif für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen in Wirksamkeit. Derselbe besteht aus 2 Heften und enthält: „Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport sowie den Kilometerzeiger".

Heft 1 bezieht sich auf alle K. K. Oesterreichische Staatsbahn- und vom Staate betriebene Privat- und Lokalbahnlinien mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina.

Heft 2 betrifft alle in Galizien beziehungsweise in der Bukowina gelegenen K. K. Staatsbahn- und vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnlinien.

Durch den neuen Lokaltarif werden ausser Wirksamkeit gesetzt:

a) durch Heft 1.

1. Theil II für die westlichen Staatsbahnen, gültig vom 1. Juli 1883, sammt den hierzu bestehenden, noch gültigen Nachträgen I, IV, V, VII, IX, X, XI, XIII, XIV, XVII—XX, XXII, XXV, XXVII, XXIX, XXX, XXXI, sowie der Anhang zu dem Lokaltarife der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, gültig vom 1. September 1890, dann der Anhang zum Nachtrage VI, gültig vom 1. November 1884, sammt Ergänzungsblatt vom 1. Mai 1889, sowie der Kilometerzeiger für die westlichen Staatsbahnen sammt den Nachträgen I—XIII.

2. Ausnahmetarif I für Kohle (mineralische) von Böhmischen Kohlenstationen nach Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, gültig vom 1. Mai 1886, sammt den Nachträgen I bis VIII.

3. Ausnahmetarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Lindau Stadt einerseits und Lindau Rangirbahnhof andererseits, gültig vom 1. Oktober 1881, sammt Nachtrag I.

4. Theil II, Besondere Bestimmungen und Gebührentarife, sowie Kilometerzeiger für die Linie Graz - Fehring, gültig vom 1. Januar 1889, sammt Nachtrag I.

5. Gebührentarif für die Donau - Uferbahn, gültig vom 1. Januar 1887, sammt den Nachträgen I—III.

6. Besondere Bestimmungen und Gebührentarife, sowie Kilometerzeiger für die Lokalbahn Asch - Rossbach, gültig vom 26. September 1885.

7. Böhmisch-Leipa-Niemes, Lokaltarif, Theil II, gültig vom 1. Oktober 1885.

8. Chodau-Neudeck, Lokaltarif, Theil II, gültig vom 15. September 1885.

9. Elbogen - Neusattel, Lokaltarif, Theil II, gültig vom 15. März 1886, nebst Nachtrag I.

10. Theil I, Tarifbestimmungen für den Eil- und Frachtgüterverkehr, gültig vom 15. September 1885, für die Lokalbahnen Böhmisch-Leipa-Niemes, Chodau-Neudek und Elbogen-Neusattel.

11. Erbersdorf-Würbenthal, Lokaltarif, Theil II, gültig vom 1. Januar 1889, nebst Nachtrag I.

12. Besondere Bestimmungen und Gebührentarife, sowie Kilometerzeiger für die Lokalbahn Fehring - Fürstenfeld, gültig vom 1. Oktober 1885.

13. Gleisdorf-Weiz, Lokaltarif, Theil II, gültig vom 28. Juli 1889.

14. Hannsdorf - Ziegenhals, Lokaltarif, Theil II, gültig vom 1. Oktober 1888, sowie der Anhang zu diesem Tarife, enthaltend direkte Frachtsätze zwischen Stationen der Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals und der Mährischen Grenzbahn.

15. Kaschitz-Schönhof-Radonitz, Tarif, Theil II, gültig vom 1. Januar 1884.

16. Kriegsdorf-Römerstadt, Lokaltarif, Theil II, gültig vom 1. Januar 1889, nebst Nachtrag I.

17. Laibach-Stein, Lokaltarif, Theil II, gültig vom 1. April 1891.

18. Nussle - Modran, Tarif, Theil II, gültig vom 1. August 1883 sammt den Nachträgen I—VII.

19. Olmütz-Cellechowitz, Tarif, gültig vom 4. März 1888, nebst Nachtrag I.

20. Besondere Bestimmungen und Gebührentarife, sowie Kilometerzeiger für die Lokalbahn Potscherad - Wurzmes, gültig vom 1. März 1887.

21. Prossnitz - Triebschitz, nebst Abzweigung von Kosteletz nach Cellechowitz und von Kornitz nach Gross-Opatowitz (Mährische Westbahn), Lokaltarif, Theil II, gültig vom 1. Dezember 1890.

22. Theil II, Tarif zwischen Stationen der Lokalbahn Prossnitz - Triebitz und Stationen der Lokalbahn Olmütz-Cellechowitz, gültig vom 1. Dezember 1890.

23. Besondere Bestimmungen und Gebührentarife, sowie Kilometerzeiger für die Lokalbahn Wels-Aschach a. D., gültig vom 20. August 1886.

b) durch Heft 2.

1. Nachtrag VI, sowie dessen Neuauflage, ferner Nachtrag VIII, XII, XV, XVI, XXI, XXIII, XXVI und XXVIII zu dem vom 1. Juli 1883 gültigen Lokal-Gütertarif, Theil II, sowie den Anhang vom 1. Mai 1885 zum Nachtrage VI.

2. Theil II, Gebührentarif für den Eil- und Frachtgütertransport auf der K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassybahn (Oesterr. Linien), gültig vom 1. Juni 1885, sowie dessen II. Auflage sammt den Nachträgen I—X.

3. Theil II, Gebührentarif für den Eil- und Frachtgütertransport auf den Bukowinaer Lokalbahnen, gültig vom 1. Januar 1891.

4. Theil II, Gebührentarif für den Eil- und Frachtgütertransport auf den Kolomeaer Lokalbahnen, gültig vom 1. Januar 1891.

5. Gebührentarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf der Eisenbahn Lemberg - Belzec (Tomaszów), gültig vom Tage der Betriebseröffnung, sammt den Nachträgen I—III.

Die pro 1891 im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" publizirten Begünstigungen und Frachtermässigungen bleiben bis zum Ablaufe der verlautbarten Gültigkeitsdauer insoferne unverändert in Wirksamkeit, als sich die Bestimmungen und Frachtsätze des neuen vom 1. Juli 1891 an gültigen Lokaltarifes nicht günstiger stellen. Alle sonstigen Begünstigungen, soweit dieselben die Frachtberechnung betreffen, treten mit dem 1. Juli d. J. ausser Kraft.

Wien, am 13. Mai 1891. (972)

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Getreide, Hülsenfrüchte und Stärke, getrocknete, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube und resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Kirchberg a/W.	1,60 M
Nach Aussig-Landungsplatz von Kirchberg a/W.	1,57 „
Nach Schönpriesen-Umschlag von Kirchberg a/W.	1,55 „
Nach Dresden-Elbkai von Kirchberg a/W.	1,96 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 13. Mai 1891. (973)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Wermelskirchen - Burger Eisenbahn. Am 1. Juli wird ein neuer Lokaltarif für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingeführt, durch welchen der Tarif vom 1. April 1890 aufgehoben wird. Der neue Lokal - Gütertarif hat, abweichend von dem bestehenden Tarife, den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, zur Grundlage. Infolge dieser Aenderung treten für verschiedene Güter Frachtermässigungen, für andere Frachterhöhungen ein. In den Frachtsätzen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren treten ebenfalls einige Aenderungen und zwar sowohl Ermässigungen als auch Erhöhungen ein.

Der Tarif ist zum Preise von 50 ₰ bei unserer Betriebsverwaltung in Wermelskirchen käuflich zu haben. (974)

Wermelskirchen, den 18. Mai 1891.

Der Vorstand der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1./13. Juni cr. tritt der Nachtrag I zum Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Zoppot, Danzig l. Th. und Königsberg einerseits und der Station Warschau andererseits in Kraft, in welchem die Fahrpreise für die III. Wagenklasse enthalten sind.

Derselbe ist bei den betheiligten Stationen einzusehen, auch sind dortselbst Exemplare käuflich zu haben.

Danzig, den 15. Mai 1891. (975)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, als geschäftsführende Verbandsverwaltung.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung des Nachtrages VIII zum Personentarife. Mit 1. Juni a. c. tritt zu unserem vom 20. Mai 1884 gültigen Personen- und Gepäckstarif der Nachtrag VIII in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Fahrgebühren im gegenseitigen Verkehr zwischen den Stationen der Ungar. Strecke einer- und den Stationen der Oesterr. Strecke andererseits für Eilzüge —

2. Besonders ermässigte Fahrgebühren für Tour- und Retourkarten von Teschen und Oderberg nach Poprádfelka und Csorba. —

3. Tour- und Retourkarten für Bergwerks- und Hüttenarbeiter.

Dieser Nachtrag ist im Tarifbüreau der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Marie Valeriegasse 11) für den Preis von 10 kr. zu haben.

Budapest, 15 Mai 1891. (976)
Die leitende Direktion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Einführung eines neuen Lokal-Personentarifes.) Am 1. Juni 1891 tritt auf den Linien der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ein neuer, auf dem Zonensysteme beruhender Lokal-Personentarif in Wirksamkeit, durch welchen der bisherige Personentarif vom 1. Mai 1887 nebst allen zu demselben erschienenen Nachträgen aufgehoben wird.

Die der Fahrpreisberechnung zu Grunde zu legenden Einheitssätze des neuen Tarifes sind gegenüber jenen des zur Aufhebung gelangenden Tarifes bedeutend ermässigt, dagegen erscheint das bisher zugestandene Freigewicht für Reisegepäck mit der Ausnahme aufgehoben, dass bei gewissen Zügen den Passagieren III. Klasse für Handwerkzeug, Tornister, Tragelasten in Körben, Butten, Säcken, Kiepen u. dgl., soferne diese Gegenstände von einer Person getragen werden können, nach wir vor, ein Freigewicht von 35 kg pro Fahrkarte gewährt bleibt.

Alle auf Grund des bisherigen Tarifes vor dem 1. Juni l. J. zur Ausgabe gelangenden Fahrkarten, deren Gültigkeit tarifmässig über den 1. Juni l. J. hinausreicht, werden bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit anerkannt.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei der Direktion der Oesterr. Nordwestbahn zum Preise von 1,50 fl. erhältlich und liegen ausserdem Exemplare desselben in sämmtlichen gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht auf.

Wien, den 14. Mai 1891. (977)

---

5. Be- und Entladefristen.

Berlin-Hanseatischer und Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. Mit sofortiger Gültigkeit gelangt die nachstehende Vorschrift als „besondere Bestimmung zu § 59 des Betriebsreglements“ zur Einführung: „Der Lauf der Entladefristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch Schuld der Partei verzögert wird. Die Verzögerung ist seitens der letzteren durch amtliche Bescheinigung der Zoll- oder Steuerbehörde nachzuweisen.“

Berlin, den 12. Mai 1891. (MG978)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Unterbrechung der Entladefristen durch die zoll- und steueramtliche Abfertigung der Güter. Die im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen bestehende besondere Bestimmung zu § 59 des Betriebsreglements, lautend:

„Der Lauf der Entladefristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch Schuld der Partei verzögert wird. Die Verzögerung ist seitens der letzteren durch amtliche Bescheinigung der Zoll- oder Steuerbehörde nachzuweisen“

wird mit sofortiger Gültigkeit auch auf den Verkehr zwischen Stationen der genannten Bahnen einerseits und den Stationen Bentheim, Gildehaus, Schüttorf, Cranenburg, Birten, Goch, Hassum, Pr. Uedem, Xanten und Georgsmarienhütte der Niederländischen Staats- bezw. Holländischen, Nordbrabant-Deutschen und Georgsmarienhütten-Eisenbahn andererseits ausgedehnt.

Köln, den 15. Mai 1891. (979)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Im vorbezeichneten Verbande gelangt mit sofortiger Gültigkeit die nachstehende Vorschrift als „besondere Bestimmung zu § 59 des Betriebsreglements“ zur Einführung:

„Der Lauf der Entladefristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch Schuld der Partei verzögert wird. Die Verzögerung ist seitens der letzteren durch amtliche Bescheinigung der Zoll- oder Steuerbehörde nachzuweisen.“

Altona, den 17. Mai 1891. (980)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckarbahn. Am 20. l. Mts. tritt für die diesseitigen Stationen eine besondere Bestimmung zu § 59 des Betriebsreglements in Kraft, wonach der Lauf der Entladefristen für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung ruht, sofern diese nicht durch Schuld der Partei verzögert wird. Die Verzögerung ist seitens der Partei durch amtliche Bescheinigung der Zoll- oder Steuerbehörde nachzuweisen.

Darmstadt, den 12. Mai 1891. (981)
Direktion der Main-Neckarbahn.

---

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Bei der am 30. April 1891 auf Grund des mit Hohem K. K. Finanz-Ministerialerlasse vom 27. Januar 1886, Z. 4788, genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XXIII. Verloosung der Prioritätsobligationen Em. 1866 à 300 fl. Oe. W. Silber wurden folgende 538 Nummern gezogen:

23 48 69 121 126 162 168 255 277 321
426 509 523 535 581 589 615 682 688 692
723 742 750 772 795 808 885 900 999 1002
1059 1081 1121 1128 1151 1180 1201 1213
1256 1262 1271 1276 1339 1407 1514 1598
1650 1652 1708 1711 1721 1774 1800 1801
1821 1859 1863 1947 2064 2078 2099 2139
2210 2214 2241 2257 2275 2284 2289 2295
2352 2451 2483 2509 2555 2600 2640 2762
2843 2849 2865 2876 2890 2903 2911 2930
2975 3000 3017 3051 3082 3139 3152 3191
3322 3323 3392 3410 3443 3518 3530 3568
3572 3656 3663 3686 3693 3724 3732 3857
3920 3944 3952 3956 4028 4062 4086 4093
4157 4190 4209 4265 4270 4279 4281 4294
4312 4324 4326 4411 4423 4449 4460 4470
4485 4487 4512 4528 4567 4596 4597 4598
4616 4647 4650 4655 4694 4734 4743 4750
4773 4795 4861 4901 4933 4938 4944 4971
5035 5050 5065 5068 5100 5117 5119 5126
5159 5248 5263 5281 5373 5374 5383 5405
5412 5440 5620 5641 5642 5644 5661 5678
5726 5768 5888 5978 5985 6006 6041 6044
6046 6059 6077 6082 6109 6111 6128 6138
6187 6188 6194 6199 6202 6223 6261 6268
6301 6302 6334 6336 6345 6348 6369 6386
6390 6445 6463 6481 6497 6522 6523 6602
6604 6660 6746 6757 6818 6826 6935 6972
6996 7027 7040 7050 7087 7130 7136 7138
7157 7161 7185 7200 7241 7356 7383 7392
7397 7407 7442 7448 7502 7514 7560 7572
7607 7617 7646 7675 7784 7929 7945 7996
8008 8058 8070 8123 8135 8207 8221 8229
8254 8266 8329 8368 8419 8448 8497 8542
8566 8592 8634 8642 8680 8713 8718 8743
8762 8782 8795 8832 8863 8907 8925 8926
8932 8949 9022 9105 9159 9230 9253 9256
9289 9306 9335 9344 9379 9390 9409 9443
9449 9476 9494 9514 9572 9634 9643 9647
9656 9680 9683 9762 9795 9845 9857 9919
10063 10071 10180 10189 10192 10201 10203
10222 10245 10267 10292 10383 10417 10431
10445 10448 10453 10454 10494 10516 10544
10604 10623 10643 10644 10647 10652 10684
10687 10723 10754 10773 10784 10883 10901
10951 11015 11017 11063 11081 11147 11275
11339 11344 11347 11365 11384 11395 11515
11525 11533 11537 11623 11644 11660 11718
11844 11845 11849 11908 11914 11927 11954
11968 12020 12054 12057 12062 12116 12159
12176 12220 12223 12227 12269 12293 12304
12327 12394 12409 12422 12465 12466 12491
12508 12537 12568 12588 12647 12673 12698
12782 12788 12799 12800 12869 12879 12882
12883 12884 12890 12944 13012 13034 13037
13054 13061 13093 13115 13116 13176 13203
13255 13267 13286 13327 13353 13391 13395
13403 13444 13449 13452 13458 13461 13499
13518 13530 13543 13544 13613 13620 13726
13776 13821 13838 13851 13863 13946 14030
14045 14065 14088 14107 14113 14182 14234
14351 14463 14465 14466 14483 14885 14522
14541 14550 14557 14560 14568 14615 14632
14645 14655 14681 14690 14774 14782 14841
14900 14912 14929 14959 14963 14965 14985
15157 15164 15175 15182 15256 15319 15375
15377 15382 15418 15454 15521 15613 15623
15677 15801 15926 16000 16007 16019 16020
16044 16070 16082 16095 16107 16128 16154
16166 16195 16209 16215 16266 16297 16316
16381 16389.

Vom 1. August 1891 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Kupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, u. zw. spesen- und provisionsfrei, in Reichsmark umgerechnet, nach demjenigen Wiener Kurse, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direktion der Diskontogesellschaft;
„ Breslau: Herr E. Heimann;
„ Frankfurt a. M.: die Filiale der Bank für Handel und Industrie und die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
„ Leipzig: die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt;
„ München: die Bayerische Vereinsbank.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende Juli 1891 auf, und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. August 1891 fällig werdenden Kupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der Ziehung 1882: Nr. 7570 7798 11503;
„ 1883: „ 9650;
„ 1885: „ 451 841 1508 8295 12970;
Ziehung 1886: Nr. 5839 7552 15436;
„ 1887: „ 1106 4704 6220 11684 11808;
Ziehung 1888: Nr. 3340 4138 4316 4454 4561 4630 6731 7553 8250 8253 11561 14352;
Ziehung 1889: Nr. 338 561 2625 2741 4307 4560 6603 6738 7556 7772 8299 9855 9977;

Ziehung 1890: Nr. 420 1437 1725 2195 2623 2743 3165 3881 4571 5124 5970 6126 6233 7521 8241 8744 9316 12182 12221 12355 12552 12741 15998.

Wien, den 30. April 1891. (982)

Vom Verwaltungsrathe.

7. Generalversammlungen.

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Nachtrag zur Tagesordnung der am 28. Mai d. J. Mittags 12½ Uhr zu Lübeck im Kasinogebäude stattfindenden regelmässigen Generalversammlung der Aktionäre.

a) Pos. 4 der unter dem 28. v. Mts. von uns veröffentlichten Tagesordnung wird wie folgt ergänzt:

Beschlussfassung über die Deckung des vorhandenen Kapitalbedarfs durch Emission von 1930 Stück neuer Aktien zum Nennwerthe von je 1200 ℳ.

b) Als Pos. 5 der Tagesordnung tritt hinzu:

Erlass eines Nachtrags zum Gesellschaftsstatut.

Der Bericht der Direktion zu Pos. 4 und 5 der Tagesordnung nebst dem Entwurfe zu dem Statutnachtrage, welcher Bestimmungen über die Vermehrung des Aktienkapitals und eine Abänderung des § 30 des Gesellschaftsstatuts, betr. das Stimmrecht der neu auszugebenden Aktien, enthält, kann vom 21. d. Mts. ab von dem Verwaltungsbureau der Lübeck-Büchener Eisenbahndirektion in Lübeck unentgeltlich bezogen werden.

Lübeck, den 15. Mai 1891. (983)

Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

8. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung auf Oberbaumaterialien. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

a) 1439 t Flussstahlschienen des Normalprofils,
b) 459,5 t Kleineisenzeug, bestehend aus Laschen, Unterlagsplatten, Laschenbolzen, Schienennägeln und Schwellenschrauben,
c) 30000 Stück stählernen, federnden Unterlagsringen,
d) 30000 Stück eichenen oder kiefernen Bahn- und 4141 Stück eichenen Weichenschwellen,
e) 108 Stück Weichen,
f) 163 Stück Flussstahl - Herz- und Kreuzungsstücken,
g) 288 Stück Weichenzungenschienen, 262 Stück Radlenkern und
h) 1641 Stück verschiedene Unterlagsplatten zu Weichen.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens zum Verdingungstermine:

für a) Sonnabend, den 30. Mai, Vormittags 11 Uhr,
„ b) u. c) Sonnabend, den 30. Mai, Vormittags 11½ Uhr,
„ d) Mittwoch, den 3. Juni, Vormittags 11 Uhr,
„ e) bis h) Mittwoch, den 3. Juni, Vormittags 11½ Uhr,

versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus und können auch gegen Einsendung von je 50 ₰ für a), c), d) u. h, je 1 ℳ für b), f) u. g) und 2 ℳ für e) in baar oder in Postmarken à 10 ₰ entnommen werden.

Zuschlagsfrist 2 bezw. 4 Wochen.

Breslau, den 15. Mai 1891. (984)

Materialienbüreau.

Lieferung von Petroleum betr. Vom 1. Juli 1891 bis 30. Juni 1892 sind im Ganzen 800000 kg Petroleum zur Beleuchtung zu liefern.

Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare sind von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz zu beziehen.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Petroleumlieferung“ bis zum 10. Juni d. J. Abends 6 Uhr bei der Königlichen Generaldirektion einzureichen.

Die Anbieter bleiben bis zum 20. Juni cr. an ihre Gebote gebunden und haben dieselben, falls bis dahin Benachrichtigung nicht erfolgt, als abgelehnt zu betrachten.

Bereits früher unverlangt abgegebene Angebote würden zu wiederholen sein.

Dresden, am 14. Mai 1891. (985)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. 300000 kg alte Schienen sind zu verkaufen, Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, bis zum 23. dieses Monats dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 11. Mai 1891. (986)

Grossherzogliche Direktion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 40. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 27. Mai 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 10 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Zur Abänderung der Signalordnung.

Dem Vernehmen nach liegt es in der Absicht, die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands einer Umarbeitung in Bezug auf einzelne Punkte zu unterziehen. Aus diesem Anlasse möge es gestattet sein, einige Betrachtungen über diesen Gegenstand anzustellen.

In diesem Blatte ist mehrfach das Signalwesen bei den Eisenbahnen anderer Länder beleuchtet worden, jüngst erst noch dasjenige in England und Frankreich (siehe Nr. 24 und 25 d. Ztg.). Wenn der Deutsche Fachmann einen Vergleich zwischen den betreffenden Einrichtungen anderer Länder und der Deutschen Signalordnung anstellt, der nach seinem Urtheil zu Gunsten der letzteren ausfällt, so macht er sich wohl keiner Ueberhebung schuldig. Die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ist so einfach und klar gehalten, dass es selbst Leuten mit nicht sehr starkem Fassungsvermögen keine grosse Schwierigkeit bereitet, sich die einzelnen Signalbilder und Bestimmungen in verhältnissmässig kurzer Zeit genau einzuprägen und in Bezug auf diesen Punkt dienstlich korrekt zu handeln. Ein grosser Vorzug gegenüber den Englischen Signalvorschriften besteht darin, dass nur eine sehr geringe Anzahl akustischer Signale mit dem Läutewerk und dem Horn usw. vorgeschrieben worden ist, was namentlich dem Streckenpersonal zum Vortheil gereicht. Verwechselungen auf diesem Gebiete sind denn auch so gut wie ausgeschlossen, da Jedermann sofort darüber im Klaren ist, was das vernommene Signal bedeutet. Auch die optischen Tages- und Nachtsignale sind nicht übermässig zahlreich und daher leicht einzuprägen.

Einfachheit und Klarheit müssen auch fernerhin die Grundbedingungen für den Aufbau einer auf sämmtlichen Eisenbahnen des Deutschen Reiches gültigen Signalordnung sein.

Wenn auch infolge der im Jahre 1875 vom Bundesrathe vorgeschriebenen Signaleinrichtungen eine gewisse Einheitlichkeit geschaffen wurde, so war es doch auch auf diesem Gebiete dem grossen Verstaatlichungswerke in Preussen vorbehalten, die so nöthige Gleichmässigkeit zu schaffen. Wie überaus werthvoll diese ist, wird sich so recht im Falle einer Mobilmachung — der nicht eintreten möge — zeigen. Früher, d. h. vor der vollständigen Gleichmässigkeit im Eisenbahn-Signalwesen, wäre es eine sehr gewagte Sache gewesen, einen Militärzug durch mehrere Bahngebiete durch dasselbe Lokomotivpersonal befördern zu lassen, denn dieses würde ihm vollständig fremde Signalbilder zu sehen bekommen haben. Auf die Mitgabe eines streckenkundigen Führers, eines Lootsen, ist in solchem Falle selten zu rechnen, da das Personal alsdann sehr knapp ist. Heute ist es unbedenklich, einen Zug durch denselben Lokomotivführer über Bahnstrecken verschiedener Verwaltungen befördern zu lassen, sofern ihm eine streckenkundige Person, z. B. ein Rottenführer oder Vorarbeiter beigegeben wird. Der Lokomotivführer ist über die Bedeutung der ihm erscheinenden Signale durchaus im Klaren, weil sie den Vorschriften der Reichs-Signalordnung entsprechen. Es würde eine derartige Anordnung allerdings nur für den Nothfall getroffen werden; als unzulässig kann man sie nach

Vorstehendem und mit Rücksicht auf die zur Anwendung gelangende geringe Fahrgeschwindigkeit nicht bezeichnen.

Da die bestehende Signalordnung sich im allgemeinen gut bewährt hat, so wird die Abänderung sich auch darauf beschränken können, diejenigen Vorschriften zu beseitigen, welche infolge der im Laufe der Zeit veränderten Verhältnisse überflüssig geworden sind, dagegen dasjenige aufzunehmen, was inzwischen erprobt und als zweckmässig erkannt worden ist.

Ein in der Signalordnung nicht vorgesehenes, aber trotzdem mehrfach zur Anwendung gelangtes Signal ist das Abschluss- sowie das Ausfahrtsignal mit drei Flügeln. Bei dem heutigentags sich immer mehr geltend machenden Bestreben, für die grossen Verkehrsmittelpunkte thunlichst einen Hauptbahnhof an Stelle der einzelnen Bahnhöfe oder doch eines Theils derselben herzustellen, muss natürlich mit einer mehr oder weniger hohen Zahl von Verkehrsstrassen bezw. -Geleisen gerechnet werden. Diese kommen nicht selten in eine solche Lage zu einander, dass es ohne Zuhilfenahme einer dritten Art von Ein- oder Ausfahrtssignalen nicht möglich ist, eine allen Anforderungen der Betriebssicherheit entsprechende Dienstanweisung für den betreffenden Bahnhof zu erlassen. Dies hat zur Anwendung der dreiflügeligen Abschluss- und Ausfahrtstelegraphen geführt, welche die Signalordnung in ihrer gegenwärtigen Fassung nicht kennt. Es dürfte nun aber kein Grund vorliegen, diesem als nothwendig erkannten und deshalb stellenweise bereits eingeführten Signal auch fernerhin einen Platz in der Signalordnung zu versagen und die Einrichtung damit gewissermaassen als eine Abweichung von den gegebenen Vorschriften, eine Ausnahme von der Regel, hinzustellen. Eine Abweichung von den Grundsätzen der Signalordnung liegt nicht vor, denn die Signale bleiben dieselben wie bei den Signalmasten mit zwei Flügeln, nur dass statt der beiden Flügel deren drei bei Tage und statt der beiden Signallaternen deren drei bei Dunkelheit in Anwendung kommen.

Bei dem Signal 19 über die Kennzeichnung des Schlusses des Zuges ist auch für einzeln fahrende Lokomotiven hinsichtlich ihrer Signalisirung eine besondere Vorschrift erlassen. Der einzeln fahrenden Wagen, deren Fortbewegung durch Menschenkraft oder thierische Kräfte erfolgt, soweit nicht etwa schon die Elektrizität auch hierfür nutzbar gemacht wurde, ist dagegen nur in Form einer Anmerkung Erwähnung gethan. Dieselbe ist sehr allgemein gehalten und schreibt vor, dass auch Draisinen und Materialien - Transportwagen auf freier Bahn im Dunkeln angemessen beleuchtet sein müssen. Was ist hier unter dem Worte „angemessen" zu verstehen? Etwa eine Beleuchtung wie bei einem Fuhrwerk auf der Landstrasse? Wenn die Sicherheit des Betriebes genügend gewahrt werden soll, ist doch wohl etwas mehr erforderlich. Es ist leider eine bekannte Thatsache, dass bei den Unfällen im Eisenbahnbetriebe der Materialien-Transportwagen, oder wie es schlechtweg heisst, der Bahnmeisterwagen, eine gewisse Rolle spielt. Bei der Wichtigkeit und zugleich der Gefährlichkeit der mittelst des Bahnmeisterwagens auf freier Strecke zu bewirkenden Transporte haben die Verwaltungen sich veranlasst gesehen, hierfür besondere Vorschriften zu erlassen. In denselben heisst es meistens, dass derartige Wagen nur unter Begleitung des Bahnmeisters selbst oder eines vereideten Beamten oder Arbeiters auf freier Strecke bewegt werden dürfen. Am sichersten wäre es ja nun zweifellos, wenn der Bahnmeister selbst die Begleitung übernehmen könnte, aber dazu ist dieser Beamte bei dem grossen Umfang seiner Geschäfte, welche ihn bei der gegenwärtigen Lage der Verhältnisse leider weit mehr an das Büreau fesseln, als dies im Interesse seiner Strecke und des Betriebes wünschenswerth erscheint, nicht imstande. Es muss daher die so verantwortliche Begleitung des Bahnmeisterwagens einem Streckenbeamten oder gar einem Arbeiter, der nicht im Beamtenverhältniss steht, überlassen bleiben. Soweit diese Leute ihren Dienst genau kennen und gewissenhaft ausüben, mag die Betriebssicherheit genügend gewahrt sein. Anders verhält es sich, wenn gewöhnliche Rottenarbeiter den Wagen in Benutzung nehmen und die vorgeschriebene Begleitung nicht stattfindet. Dies würde zwar gegen die Vorschriften verstossen, möchte aber unter gewissen Umständen nicht zu umgehen sein, z. B. wenn Gefahr im Verzuge und mit dem Wagen ein besonders dringlicher Transport sofort ausgeführt werden soll, ein Beamter oder vereideter Arbeiter aber nicht zur Stelle ist oder einen wichtigen Posten nicht verlassen darf, um die Begleitung zu übernehmen. Ueber die Bedeutung der Signale an der Spitze und am Schlusse eines Zuges ist der Rottenarbeiter, der einige Zeit bei der Eisenbahn beschäftigt gewesen ist, im Klaren. Er sieht eben stets ganz bestimmte Signale und wird es ihm auffallen, wenn dieselben nicht in Ordnung sind, um so mehr, als der grösste Theil dieser Leute im Hilfsbremserdienst Verwendung findet. Sind dagegen bestimmte Signale nicht vorgeschrieben und heisst es nur, eine angemessene Beleuchtung sei erforderlich, dann wird der gewöhnliche Rottenarbeiter meistens nicht wissen, welche Lichtsignale geführt werden müssen. Eine bestimmte Vorschrift in dieser Beziehung erscheint daher für den Bahnmeisterwagen und auch die Draisine durchaus am Platze. Hierbei ist zu unterscheiden, ob die Bewegung auf ein- oder doppelgeleisiger Bahn und bei letzterer auf richtigem oder falschem Geleise stattfindet. Jedenfalls würde für jeden Wagen bei Tage eine rothe Fahne und bei Dunkelheit eine roth zu blendende Laterne vorzuschreiben sein. Letztere müsste beim Transport auf doppelgeleisiger Strecke und richtigem Geleise nach vorn weisses und nach hinten rothes Licht zeigen, beim Transport auf dem falschen Geleise oder auf eingeleisiger Strecke dagegen nach vorn und hinten rothes Licht. Zu diesem Zwecke würde es sich empfehlen, wenn die erwähnten Fahrzeuge von vornherein mit Haltern für die Signalfahne und die Laterne ausgerüstet würden und diese Gegenstände gewissermaassen Inventar der Wagen bildeten, damit sie beim Gebrauch stets zur Stelle sind.

In Bezug auf das Signal 19, die Kennzeichnung des Schlusses des Zuges betreffend, muss es als durchaus erwünscht bezeichnet werden, ein Signal einzuführen, welches auch bei Tage dem Lokomotivführer des Zuges und den Stationsbeamten die Ueberzeugung verschafft, dass ein Zerreissen des Zuges nicht stattgefunden hat. Bei Nacht bilden die Oberwagenlaternen das Erkennungszeichen sowohl für das gesammte Zugpersonal wie für die Stationsbeamten, welche die Einfahrt des Zuges bezw. dessen Abfertigung überwachen, bei Tage dagegen kann mit Sicherheit nur von hinten kontrolirt werden, ob der Zug noch vollständig ist, da dies lediglich mit einer am Zughaken aufgehängten roth und weiss gestrichenen runden Scheibe, der Schlussscheibe, angezeigt wird. Bei reger Aufmerksamkeit und günstiger Witterung wird es dem Zugpersonal allenfalls möglich sein, während der Fahrt festzustellen, ob nicht etwa eine Zugtrennung, ein Loslösen des letzten Wagens, stattgefunden hat, sofern sich dasselbe die Zahl und die Bauart der letzten Wagen des Zuges in jedem einzelnen Falle genau merkt. Das Stationspersonal dagegen hat bei Tage gar keinen Anhalt, ob der Zug vollständig eingefahren ist oder nicht, ehe dasselbe nicht Gewissheit über das Vorhandensein der durch den letzten Wagen verdeckten Schlussscheibe erlangt hat. Der diensthabende Stationsbeamte soll sich nicht allein davon überzeugen, ob der Zug mit Schlusssignal eingefahren, sondern auch, ob derselbe bis über das Grenzzeichen der in der Eingangsweiche zusammenlaufenden Geleise vorgerückt ist. Ohne eine Unterstützung von Seiten des Zugpersonals oder der Weichensteller ist er hierzu aber meistens nicht imstande, wenigstens nicht bei knapp — wohl gar nach Bruchtheilen einer Minute — bemessenem Aufenthalt des Zuges. Weichensteller sind jedoch bei der ausgedehnten Anwendung von Stellwerken, in welche in erster Linie die Eingangsweichen einbezogen werden, auf diesen Punkten nur noch selten vorhanden und das Zugpersonal wird bei geringem Aufenthalt der Züge und starkem Verkehr durch andere Obliegenheiten reichlich in Anspruch genommen. Der Stations-

beamte ist also mehr oder weniger auf sich allein angewiesen und da würde es nicht nur in seinem, sondern auch im Interesse der allgemeinen Betriebssicherheit liegen, wenn ein Tages-Schlusssignal der Züge geschaffen werden könnte, welches nach vorn hin weit genug erkennbar sein würde. Hierzu dürften Signalscheiben, welche gleich den Oberwagenlaternen auf der Decke des letzten Wagens angebracht werden müssten, nicht ungeeignet sein. Der Stationsbeamte würde hieran wenigstens erkennen, ob der Zug vollständig eingefahren ist und könnte, wenn sonst ein Hinderniss nicht entgegensteht, sofort einen Zug aus derselben Richtung wieder annehmen, was bei reger Zugfolge sich als sehr vortheilhaft erweisen würde. Hinsichtlich der sicheren Stellung des Zuges hinter dem Grenzzeichen wird der Stationsbeamte mehr oder weniger abhängig vom Zugpersonal bleiben. Der Einwand, dass die Erkennbarkeit der Scheiben bei ungünstiger Witterung sehr beeinträchtigt werde, dürfte allein eine ablehnende Haltung dem Vorschlage gegenüber nicht rechtfertigen. Ist das Wetter derartig nebelig und trübe, dass die erwähnten Scheiben nicht erkennbar sind, dann wird es ohne eine Verspätung der Züge schwerlich abgehen. In den meisten Fällen wird das Signal erkannt werden können, wenn nicht durch die Farbe, so doch durch die Form und das ist genügend, denn der beabsichtigte Zweck wird dadurch erreicht.

Diese Art der Führung des Schlusssignals bei Tage hat noch einen anderen Vortheil. In den Wintermonaten hört man häufig darüber klagen — namentlich war dies in dem verflossenen, ungemein strengen und anhaltenden Winter der Fall — dass der infolge undichter Stellen in der Leitung oft stark ausströmende Dampf der Dampfheizung die Erkennbarkeit des Zugschlusssignals an seiner gewöhnlichen Stelle, dem Zughaken, sehr beeinträchtige, ja unmöglich mache. Der Versuch, die Schlussscheibe zur Verwendung dieses Uebelstandes an einem der beiden Buffer des letzten Wagens statt am Zughaken aufzuhängen, hat zu einem günstigen Ergebniss nicht geführt. Der ausströmende Dampf macht sich an diesen Stellen meist ebenso bemerkbar als in der Mitte. Anders würde es sein, wenn die Schlussscheibe sich auf dem Wagen befände, da der bis zu dieser Höhe aufsteigende Dampf sich schnell wieder in Wasser verwandelt oder doch durch den schärfer streichenden Luftzug schnell vertrieben wird.

Es ist zwar eine Doktorfrage, die hier wiederum aufgeworfen wird, allein ein Versuch in dem angeregten Sinne dürfte sich doch vielleicht lohnen.

Zum Schlusse sei noch das Signal im Anhang I unter E, das sogen. Knallsignal, erwähnt. Dieses in früheren Jahren geschätzte Signal hat heute an Werth sehr verloren. Dasselbe wird oder soll vielmehr unter gewissen Verhältnissen gegeben werden, um einen Zug zum Halten zu bringen (vergl. Signal 7 der Reichs-Signalordnung). Das Knallsignal wird durch eine Knallpatrone gegeben. Diese besteht meistens aus einer mit Lack überzogenen runden Blechbüchse, welche mit einer Ladung Schiesspulver angefüllt und im Innern mit einigen Zündkegeln versehen ist, auf denen sich Zündhütchen befinden. An der Blechbüchse sind 2—3 Blechbänder angebracht, welche zur Befestigung der Patrone auf dem Schienenkopf dienen. Dieselbe geschieht bei drei Bändern derartig, dass ein Bändchen zwischen 2 zusammenstehenden Schienen eingeklemmt wird, die andern beiden dagegen um den Schienenkopf gebogen werden. Ein Wegstreifen der Patrone kann bei dieser Art der Befestigung nicht vorkommen, ist auch dann ausgeschlossen, wenn das dritte Blechbändchen fehlt und die Patrone dicht vor einer Lasche aufgeklemmt wird. Früher wurden der Sicherheit halber noch besondere Auflaufbleche verwendet, unter welche die Patronen zu liegen kamen; dieselben haben sich jedoch als entbehrlich erwiesen.

Um die erwünschte Wirkung zu erzielen, werden jetzt meistens drei Knallpatronen ausgelegt und zwar zunächst eine auf der rechtsseitigen Schiene, die den Lokomotivführer aufmerksam machen soll, sodann noch zwei andere ein paar Schienenlängen weiter einander gegenüber, welche den Führer überzeugen sollen, dass er es wirklich mit einem Knallsignal und nicht mit einer Unregelmässigkeit an der Lokomotive zu thun hat, wie er fast immer anzunehmen geneigt ist.

Die unvermuthet angestellten Versuche mit derartigen Signalen haben in den meisten Fällen ergeben, dass der Führer bei Explosion der Patrone stutzte, seine ganze Aufmerksamkeit der Lokomotive zuwandte und, wenn er an dieser Auffälliges nicht bemerkte, unbeirrt weiter fuhr. Der Werth dieser Signale ist demnach ein zweifelhafter und ist auch nicht wesentlich erhöht worden durch die Verstärkung der Pulverladung. Infolge dessen haben sich vielfache Bestrebungen zur Verbesserung der Knallsignaleinrichtungen geltend gemacht. Es sind auf diesem Gebiete zahlreiche Erfindungen gemacht und patentirt worden, welche leider fast ausnahmslos an zu grosser Komplizirtheit kranken; die Anschaffungskosten sind hohe und die Wirkungen nicht absolut sichere.

Die Knallsignale sollen in Anwendung gebracht werden bei Unfahrbarkeit von Geleisstrecken infolge Liegenbleibens von Zügen, der Vornahme von Geleisreparaturen u. dergl., wenn andere geeignete Signale nicht angebracht werden können. Ferner vor Abschluss- und Blockstationstelegraphen, sowie Drehbrücken, wenn die Erkennbarkeit der optischen Signale durch Nebel, trübe Witterung usw. beeinträchtigt wird.

Die letztere Vorschrift bürdet, abgesehen von den Drehbrücken auf freier Strecke, den Stationsbeamten eine weitere grosse Verantwortung auf, die um so drückender wirkt, als gar nicht selten der Fall eintritt, dass die zur Auslegung der Knallpatronen erforderlichen Hilfsmannschaften fehlen. Der Grundsatz, dass an einem Haltesignal nicht vorbeigefahren werden darf, ist unter allen Umständen aufrecht zu erhalten. Die Patronen müssen daher so weit vor dem Abschlusssignal ausgelegt werden, dass der Lokomotivführer den Zug noch vor demselben zum Halten bringen kann. Der Abstand zwischen dem Haltesignal und den Knallpatronen muss also auf mindestens 6—800 m bemessen werden, wenn die Oertlichkeit nicht eine noch grössere Entfernung bedingt. Sobald das Fahrthinderniss beseitigt ist, sind auch die Patronen wieder einzuziehen. Das Auslegen und Zurückziehen der Patronen kann sich bei anhaltender ungünstiger Witterung zu jedem Zuge wiederholen, es sind demnach bedeutende Wege zurückzulegen, welche für jede Richtung einen besonderen Mann in Anspruch nehmen. Hieraus erwachsen nicht nur Unbequemlichkeiten, sondern auch bedeutende Kosten.

Hinsichtlich der Abschluss- und Blockstationstelegraphen erscheint die Vorschrift nicht mehr zeitgemäss, nachdem die Anwendung der Vorsignale in so ausgedehntem Maasse stattfindet. Ueber den Werth der letzteren ist an dieser Stelle mehrfach und eingehend gesprochen worden. Es mag nur noch erwähnt sein, dass die Lokomotivführer das Vorsignal schätzen und keineswegs darüber ungehalten sind, dass man dasselbe nach längerer Ruhe im „alten Eisen" wieder hervorholte und zu seinem Rechte gelangen liess. Das Vorsignal hat aber nur dann grossen Werth, was hier nochmals betont sei, wenn ihm der richtige Platz eingeräumt wird d. i. auf der rechten Seite in unmittelbarer Nähe des Geleises und wenn die Scheibe sich in Gesichtshöhe des Führers befindet. Unter diesen Umständen wird das Signal vom Lokomotivführer auch bei starkem Nebel erkannt und es bedarf der Knallpatronen nicht mehr.

Auf der freien Strecke wird das Knallsignal unter gewissen Umständen noch von Werth sein, wiewohl auch dort im allgemeinen mit optischen Signalen, der rothen Fahne oder der rothgeblendeten Laterne, ein günstigerer Erfolg erzielt wird.

K. II.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1759 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Preussischen Herrenhause.

In der Sitzung vom 11. d. Mts. gelangte die Petition des Vereins Berliner Wohnungsmiether, betreffend die Ermässigung der Eisenbahntarife im Vorortverkehr, zur Berathung.

Der Berichterstatter Graf Frankenberg hob hervor, dass der Verein Berliner Wohnungsmiether schon früher an den Herrn Minister mit einer ähnlichen Petition herangetreten, infolge dessen ein Erlass des Herrn Ministers an die sämmtlichen Eisenbahndirektionen ergangen sei. Danach sei die Herabsetzung der Eisenbahntarife eine sehr erhebliche, es sei heruntergegangen bis auf 1 ₰ für das Kilometer; so in mehreren grossen Städten wie Berlin, Frankfurt a/M., Breslau, Köln usw. Hierauf entfallen $16^1/_3$ % aller auf den Staatsbahnen zurückgelegten Reisen, und davon allein $7^1/_2$ Millionen Reisende auf Berlin. Diese erhebliche Herabsetzung genüge den Antragstellern aber nicht; sie wünschten, dass den Arbeitern eine noch viel billigere Eisenbahnfahrt nach den Vororten, bis auf $^1/_2$ ₰ für das Kilometer gewährt werde. Die Kommission habe sich diesen Forderungen gegenüber ablehnend verhalten, weil sie meine, dass die Regierung schon ein ganz erhebliches Entgegenkommen bewiesen habe, wo ein wirkliches Bedürfniss vorlag. Die Petenten behaupteten zwar, dass der Erlass gar keine Wirkung gehabt habe; aber im „Staatsanzeiger" sei festgestellt worden, dass für alle grösseren Städte zum Theil auf Kosten des platten Landes schon sehr viel geschehen sei und man das Wachsthum Berlins nicht noch mehr fördern müsse. Die Kommission habe deshalb und besonders infolge der Erklärung des Regierungskommissars, dass weitere Tarifermässigungen für den Stadt- und Vorortverkehr in Erwägung gezogen seien, geglaubt, diese Petition nicht zur Berücksichtigung zu überweisen und beantragt, zur Tagesordnung überzugehen.

Das Haus beschliesst demgemäss.

Graf Udo Stolberg hat im Herrenhause folgenden Antrag eingebracht: „Das Herrenhaus wolle beschliessen: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, in Erwägung zu ziehen, ob sich zur Verhütung einer möglichen Getreidetheuerung eine vorübergehende Herabsetzung der Eisenbahn-Gütertarife für Getreide und Mehl empfiehlt." — Motive: Da die Landwirthe sich z. Zt. nicht mehr im Besitze nennenswerther Getreidevorräthe befinden, so liegt die Gefahr vor, dass durch Börsenspekulation der Getreidepreis bis zur nächsten Ernte unnatürlich in die Höhe getrieben wird. Die Königliche Staatsregierung wird daher ersucht, zu erwägen, ob es angezeigt erscheint, einer solchen Spekulation durch eine vorübergehende Herabsetzung der Eisenbahn-Getreidetarife entgegen zu treten.

Bahnpolizei-Reglement.

Im Reichs-Eisenbahnamt haben Berathungen über die Abänderung verschiedener Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements und der Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands stattgefunden. An denselben sind, wie der „Reichsanzeiger" berichtet, betheiligt, Kommissare des Reichsamts für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen, der Militärverwaltung, des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, sowie der Regierungen von Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg, Oldenburg und Hamburg.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

In der am 8. d. Mts. abgehaltenen Plenarsitzung des Bundesraths wurde über eine Vorlage, betreffend die Abänderung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands in Bezug auf die Beförderung von rauchschwachem Pulver, Schwefelkohlenstoff und Kienruss Beschluss gefasst.

Landes-Eisenbahnrath.

Unter Vorsitz des Herrn Ministerialdirektors Brefeld trat am 22. d. Mts. der Landes-Eisenbahnrath zu einer Sitzung zusammen. Nach Erledigung geschäftlicher Mittheilungen wurde in die Berathung der Tagesordnung eingetreten, deren wichtigsten Punkt die Frage der Ausdehnung des allgemeinen Ausnahmetarifs für Düngemittel, Erden, Rüben, Kartoffeln, auf Kohlen, Koks, Brennholz, Torf, Erze und Gewährung weiterer Tarifermässigungen für Eisenerze bildete. Nach eingehender Diskussion wurde der Antrag des Ausschusses, welcher diese Frage bejahend beantwortete, angenommen. Ferner trat der Landes-Eisenbahnrath dem Antrage des Ausschusses bei, die Aufnahme der Artikel Kalksteine und gebrannter Kalk in den Rohstofftarif nicht zu befürworten. In Bezug auf die Gewährung besonderer Frachtermässigungen für Eisenerze wurden folgende Beschlüsse gefasst: 1. Der Landes-Eisenbahnrath erachtet die Gewährung von Frachtermässigungen für Eisenerz, welche über die für Brennstoffe und Erze aller Art in Aussicht genommenen Ermässigungen hinausgehen, als ein öffentliches Verkehrsbedürfniss. 2. Der Landes-Eisenbahnrath befürwortet den Vorschlag der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln, welcher dahin geht, als Grundlage für den einzuführenden Tarif auf Entfernungen bis 100 km die Sätze des Rohstoff-Ausnahmetarifs unter Zugrundelegung eines Einheitssatzes von 1,5 ₰ für die Tonne und das Kilometer zu gewähren. — Betreffs der Ergänzung und Abänderung der Bestimmungen im § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands und der Anlage D zu diesem Paragraphen erklärt die Versammlung es für erwünscht, in den Paragraphen eine Bestimmung aufzunehmen, wodurch jeder Zweifel bezüglich des Prozentgehaltes der Zündmasse an Phosphor und chlorsaurem Kali ausgeschlossen werde. Im übrigen wurde eine Durchlöcherung des Deckels und der Seitenwände der zur äusseren Umhüllung dieser Stoffe dienenden Kisten befürwortet. Nach Erledigung einiger Gegenstände von minder allgemeinem Interesse wurde von einem Mitgliede der grossen Verdienste gedacht, welche der Herr Minister von Maybach um das Preussische Eisenbahnwesen hat und demselben der Dank des Landes-Eisenbahnrathes ausgedrückt.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

In Coburg findet am 28. d. Mts. und an den folgenden Tagen die Hauptkonferenz des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes statt. Auf der Tagesordnung stehen Angelegenheiten des Güter- und Personenverkehrs. Von besonderer Wichtigkeit für den Güterverkehr ist die von der Konferenz vorzunehmende Feststellung der seit geraumer Zeit in zahllosen Vorberathungen ausgearbeiteten allgemeinen und einheitlichen Expeditionsvorschriften für den Güter- und Personenverkehr. Wichtig für den Personenverkehr ist der Antrag der Lübeck-Büchener Bahn, die Verhandlungen über einheitliche Grundsätze für die Regelung der Fahrgelder-Reklamationen wieder aufzunehmen, die früher daran gescheitert sind, dass die meisten Bahnen sich nicht entschliessen konnten, die Forderung der Preussischen Staatsbahnen, die Rückzahlung von Fahrgeld auf nicht ausgenutzte Billets nicht von dem Nachweis eines triftigen Verhinderungsgrundes abhängig zu machen, zuzustimmen. Es steht zu hoffen, dass die wieder aufgenommenen Verhandlungen von Erfolg gekrönt sein werden.

Eisenbahnunfall bei Kirchlengern.

Das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Hannover-Rheine) in Hannover gibt uns über den am 22. d. Mts. bei Kirchlengern erfolgten Zusammenstoss zweier Züge folgende amtliche Darstellung:

Am 22. d. Mts., Nachmittags 2¼ Uhr, stiess der Personenzug 234 (Löhne-Osnabrück) auf der Haltestelle Kirchlengern der genannten eingeleisigen Strecke mit einem den Cirkus Carré von Osnabrück nach Hannover befördernden Sonderzuge in der westlichen Ausgangsweiche des Bahnhofes in der Weise zusammen, dass die Lokomotive des Personenzuges den Sonderzug in der Flanke fasste und den Packwagen sowie zwei demselben folgende Personenwagen zertrümmerte und den folgenden Personenwagen auch noch stark beschädigte. Die Insassen des Packwagens, ein den Sonderzug begleitender Betriebskontroleur, der Zugführer und ein Schaffner wurden sofort getödtet, ebenso die in einem der nachfolgenden Personenwagen befindliche Gattin des Cirkusdirektors Carré. Von den übrigen Insassen der Personenwagen, sämmtlich Mitglieder der Cirkusgesellschaft, wurden, soweit sich bis jetzt feststellen liess, etwa zehn schwer, fünf weniger schwer und eine grössere Anzahl leicht verletzt. Von dem Personal des auffahrenden Personenzuges wurde nur der Lokomotivführer und der Heizer anscheinend leicht, von den Reisenden nach den bisherigen Ermittelungen Niemand verletzt.

Beide Züge, sowohl der Personenzug wie der Sonderzug, hatten fahrplanmässig in Kirchlengern zu halten und dort zu kreuzen. Beide Züge trafen rechtzeitig dort ein, die Ausdehnung der Stationsgeleise war mehr als hinreichend, um beide Züge aufzunehmen. Ausserdem war durch den Stationsbeamten dem Personenzug ein Stationsarbeiter bis zum Ende des Bahnsteigs entgegengeschickt, um dem Lokomotivführer durch Handzeichen das Signal zum rechtzeitigen Halten zu geben. Das Wetter war regnerisch.

Soweit die Untersuchungsverhandlungen ein abschliessendes Urtheil gestatten, ist das überaus schwere Unglück auf zwei zusammenwirkende Ursachen zurückzuführen.

Der diensthuende Beamte der Station Kirchlengern hat in Verletzung der ausdrücklichen Vorschrift gleichzeitig beiden Zügen das Einfahrtssignal gegeben. Hierdurch allein war aber das Unglück allein nicht veranlasst, es kam vielmehr noch der Umstand hinzu, dass der Personenzug nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht wurde, vielmehr über die Ausgangsweiche etwa eine Wagenlänge hinaus rutschte und so dem einfahrenden Sonderzug in die Flanke fuhr.

Näheres muss die sofort seitens der Staatsanwaltschaft als des Betriebsamtes (Hannover-Rheine) in Hannover in die Hand genommene Untersuchung feststellen.

Der diensthabende Stationsbeamte wurde sofort vom Dienste suspendirt und verhaftet, der verletzte Lokomotivführer des Personenzuges einstweilen nach Hause entlassen.

Auf sofortige telegraphische Aufforderung erschienen in kurzer Zeit aus den benachbarten Orten Bünde und Löhne die beiden Bahnärzte, sowie aus dem Badeorte Oeynhausen zehn Aerzte, das Verbandmaterial der Station war ebenfalls von den Nachbarstationen rasch in hinreichender Menge ergänzt, ein Hilfszug mit Mannschaften der Hauptwerkstätte Minden traf nach kurzer Zeit ein. — Die Bergung der Verwundeten und Todten erfolgte demgemäss in verhältnissmässig kurzer Zeit. Die Verwundeten wurden einstweilen in dem kleinen Warteraum der Haltestelle, sowie in dicht bei demselben gelegenen Häusern, deren Bewohner sich in sehr anzuerkennender Weise hilfreich bewiesen, untergebracht. — Die Untersuchung der Verletzten, das Anlegen der nöthigen Verbände, sowie der Transport der schwer Verwundeten in die Eisenbahnwagen nahm immerhin geraume Zeit in Anspruch, sodass ein inzwischen von Hannover herangebrachter, mit den nöthigen Ausrüstungen zur Aufnahme der Verwundeten versehener Hilfszug erst gegen 10 Uhr in Begleitung mehrerer Aerzte abgelassen werden konnte. Derselbe brachte sämmtliche leicht und schwer Verletzte gegen 12¾ Uhr nach Hannover, wo inmittelst die Aufnahme der schwer Verletzten in das städtische Krankenhaus und die Beförderung vom Bahnhofe dorthin unter Benutzung der Verwundeten-Transportwagen des hiesigen Trainbataillons, welches sich in entgegenkommendster Weise hierzu bereit erklärt hatte, vermittelt war.

Personenverkehr der Preussischen Staatsbahnen.

Den statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen entnehmen wir über die Entwickelung des Personenverkehrs auf den Preussischen Staatsbahnen in den letzten fünf Jahren die folgenden Zahlen.

Es wurden befördert:

Personen in:				
1885/86	1886/87	1887/88	1888/89	1889/90
162 169 639	176 707 298	191 674 616	207 857 296	235 134 714

Es bezifferten sich die Personenkilometer und die Einnahmen:

	Personenkilometer Tausend	für das Kilometer	Einnahme Tausend ℳ	für das Kilometer ℳ	Personenkilometer ₰
1885/86	5 033 067	243 968	164 250	8 191	3,26
1886/87	5 347 861	254 031	172 079	8 404	3,22
1887/88	5 610 707	256 749	179 641	8 449	3,20
1888/89	5 950 765	265 313	189 575	8 682	3,19
1889/90	6 706 421	290 623	206 904	9 211	3,09
gegen 1885/86	+ 33 %	+ 19 %	+ 26 %	+ 12,4 %	

Hiernach ist nicht nur der Gesammtverkehr und die Gesammteinnahme, sondern auch trotz des steten Zuganges einer grossen Anzahl wenig ertragreicher Nebenbahnen in den letzten 5 Jahren auch der kilometrische Verkehr und der kilometrische Ertrag von Jahr zu Jahr gestiegen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. Juni d. J. wird die bereits für den Güterverkehr und die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnete Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Waltersdorf-Reisicht mit den in Nr. 77 S. 754 Jahrg. 1890 d. Ztg. bezeichneten Bahnhöfen und Haltestellen, sowie den Haltepunkten Reuthau, Primkenau-Stadt und Weissig für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 37 S. 370 d. Ztg.)

Direktionsbezirk Elberfeld. Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Hagen unterstellte Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Hörde Rh. und Hörde B. M. ist am 15. d. Mts. für den Güterverkehr in Betrieb genommen worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 38 S. 380 d. Ztg.)

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Die Neubaustrecke Hilders-Tann mit den an derselben belegenen Stationen Neuschwambach, Lahrbach und Tann wird voraussichtlich am 1. Juni d. J. dem Betriebe übergeben werden.

Bauten.

Nach der „Voss. Ztg." wird der Bau der Sächsischen Eisenbahnlinie Falkenau-Muldenberg demnächst beginnen.

Eröffnungen von Stationen und Güternebenstellen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. Juni d. J. wird in dem Badeorte Misdroy eine Eisenbahn-Güternebenstelle eingerichtet werden.

Direktionsbezirk Breslau. In dem nicht an der Eisenbahn gelegenen Orte Reinerz ist am 20. d. Mts. eine Güternebenstelle für die Annahme und Ausgabe von Eisenbahn-Eil- und Frachtstückgütern eröffnet worden.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. Juni d. J. werden die an der Neubaustrecke Tilsit-Heinrichswalde gelegenen Stationen Gr.-Britannien und Heinrichswalde für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen und der Haltepunkt Linkuhnen für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Eisenach-Cassel zwischen den Stationen Herleshausen und Gerstungen neu erbaute Haltepunkt Wommen wird am 1. Juni d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden.

Badische Staatseisenbahnen. Die Station Schweigern der Badischen Staatseisenbahnen wird am 15. Juni l. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Station Schadek der Kerkerbachbahn dient fortan nur noch als Haltepunkt für den Personenverkehr.

Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Bahnstrecke Dülken-Brüggen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) gelegene Station Brüggen führt fortan die Bezeichnung „Brüggen (Rheinland)".

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Der Aufsichtsrath der Braunschweigischen Landeseisenbahn schlägt für das zweite Halbjahr 1890 1,5 % Dividende vor. Der Bahnbetrieb weist fortwährend steigende Einnahmen auf, weshalb für Betriebsmittel und Erweiterungsbauten die Beschaffung von Geldmitteln der auf den 10. Juni d. J. einberufenen Generalversammlung vorgeschlagen wird.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

In der Generalversammlung vom 17. d. Mts., in welcher 6 Aktionäre 769 Aktien vertraten, wurde der vorgelegte Jahresbericht für 1890 (vergl. Nr. 37 S. 368 d. Ztg.) genehmigt und einstimmig die Entlastung ertheilt.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

In der am 11. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Jahresbericht für 1890 (vergl. Nr. 37 S. 369) zur Kenntniss genommen, die Vertheilung einer Dividende von 5 % für die Prioritäts-Stammaktien und 4¾ % für die Stammaktien, sowie die in Antrag gebrachte Aenderung der Gesellschaftssatzungen, wonach die bevorzugte Stellung der Prioritäts-Stammaktien aufhört, genehmigt.

Hoyaer Eisenbahn.

Die Gesellschaft zahlt für das verflossene Geschäftsjahr eine Dividende von 5 % für die Prioritäts-Stammaktien und 4 % für die Stammaktien.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Wie wir bereits in Nr. 35 S. 347 d. Ztg. mittheilten, hat der Verwaltungsrath eine Kapitalserhöhung beschlossen. Dementsprechend ist nachträglich auf die Tagesordnung der am 28. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung der Antrag auf Ausgabe von 1930 Stück neuen Aktien von je 1200 ℳ, sowie auf Abänderung der Gesellschaftssatzungen gesetzt worden, welch letztere das Stimmrecht der neuen Aktien betreffen.

Ostpreussische Südbahn.

In der am 23. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung, in welcher 5357 Aktien mit einem Kapital von 3214200 ℳ vertreten waren, wurde der Abschluss genehmigt und die Vertheilung einer Dividende von 5 % für die Prioritäts-Stammaktien und von ⅙ % für die Stammaktien beschlossen, sowie Entlastung ertheilt. Der Antrag eines Aktionärs, wegen Umwandlung der 4½ % Obligationen auf 3½ % eine Petition an das Abgeordnetenhaus zu richten, wurde mit einem Amendement angenommen, dahin gehend, die Konvertirung je nach der Lage des Geldmarktes auf 4 % vorzunehmen.

Werrabahn.

Der Verwaltungsrath hat dem Bau der Bahnlinie Sonneberg-Stockheim unter den von der Meiningenschen Staatsregierung vorgeschlagenen Bedingungen zugestimmt. Der solchergestalt erfolgende Ausbau der Sonneberger Zweigbahn verbindet die Werrabahn direkt mit der Preussisch-Bayerischen Linie Hochstadt-Stockheim-Saalfeld.

Der „D. Z." zufolge wird der Landtag des Herzogthums für den 8. Juni d. J. einberufen werden, um die Mittel zum Bau der vorbezeichneten Bahnlinie in Höhe von ungefähr einer halben Million zu bewilligen.

Der Bau der Rügenbahn

ist im Laufe des letzten Jahres sehr gefördert worden. Die Strecke von Bergen nach Sassnitz ist im grossen und ganzen ziemlich fertiggestellt, insbesondere darf die Bahn von Bergen nach Sagard schon jetzt als betriebsfähig angesehen werden. Die Dammaufschüttungs-Arbeiten sind übrigens schon bis Sassnitz vollendet. Eine schwierige Arbeit bereitete der Uebergang bei dem Jasmunder Bodden, da es dort bei Lietzowfähre vieler Anstrengungen bedurfte, um für den Unterbau eine sichere Grundlage zu finden. Soweit man bisher zu übersehen vermag, ist Aussicht vorhanden, dass die ganze Bahn definitiv am 1. Juli d. J. zur Eröffnung gelangt, so dass man dann, von Stralsund aus, in ungefähr 2 Stunden die ganze Insel wird durchfahren können. Was die in Sassnitz zwecks beschleunigter Beförderung der Deutsch-Schwedischen Post in Angriff genommenen Arbeiten für den Sicherheitshafen betrifft, so sind auch diese Bauten der Vollendung ziemlich nahe; es handelt sich nur noch um eine geeignete Befestigung der kunstvoll ausgeführten Anlagen, welche noch einer Vertiefung bedürfen.

Getreidetarife.

Der Minister für Handel und Gewerbe hat unter dem 16. Februar d. J. an das Aeltestenkollegium der Berliner Kaufmannschaft ein Reskript gerichtet, in welchem das letztere beauftragt wurde, die Frage einer eingehenden Prüfung zu unterziehen: a) welche Wirkung die bereits früher in den einzelnen Bezirks-Eisenbahnräthen und im Landes-Eisenbahnrath behandelte Einführung ermässigter Frachtsätze für Getreide von den östlichen Preussischen Provinzen nach West- und Mitteldeutschland zur Folge haben würde, b) ob es möglich ist, wenigstens für Weizen, Roggen und Hafer eine einheitliche Handelsqualität für Deutschland herzustellen, die den Bedürfnissen des Konsums und der Mühlenindustrie genügt und von der einheimischen Landwirthschaft hergestellt werden könnte. In seiner vom 16. April datirten Antwort führt das Aeltestenkollegium aus, es könne von der Ermässigung der Bahntarife eine sehr gesteigerte Zufuhr des östlichen Getreides nach West- und Mitteldeutschland nicht erwarten, sich auch, wenn eine solche Wirkung einträte, keinen Gewinn für die Landwirthschaft daraus versprechen. Auch auf die zweite Frage lautet die Antwort des Kollegiums nach dem „Berl. Act." verneinend.

Heizbare Güterwagen.

Bezüglich der Einstellung heizbarer Güterwagen hat auf eine Eingabe der Handelskammer zu Frankfurt a/M. die dortige Königliche Eisenbahndirektion erwidert, nach den z. Zt. gültigen Bestimmungen solle die Einstellung heizbarer Güterwagen den Interessenten überlassen bleiben, welche derartige Wagen auf eigene Kosten zu beschaffen haben würden. Hierbei könne es sich jedoch nur um Beförderung ganzer Ladungen handeln. Die Beförderung von Wein, Mineralwasser u. dergl. als Stückgut in bahnseitig zu stellenden geheizten Wagenräumen stosse zwar auf grosse betriebstechnische Schwierigkeiten; indessen sei die Frage, ob und wie es möglich sein würde, diese letzteren zu überwinden, seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten kürzlich zur Erörterung gestellt, deren Ergebniss sich z. Zt. noch nicht übersehen lasse.

Die Dampfstrassenbahn in Friedrichshagen

ist fertiggestellt. Die festliche Probefahrt erfolgte am 16. d. Mts.

Hamburger Strasseneisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem die Uebertragung der der Grossen Hamburg-Altonaer Strassenbahngesellschaft ertheilten Konzessionen auf die Strasseneisenbahn-Gesellschaft sowohl vom Hamburgischen Senate als von den Altonaer Behörden genehmigt worden, ist der Fusionsvertrag beider Gesellschaften am 16. d. Mts. von den beiden Vorständen endgültig ratificirt worden, so dass nunmehr die Linien der Grossen Hamburg-Altonaer Strassenbahngesellschaft in den Besitz der Strasseneisenbahn übergegangen sind. Der Umtausch der Aktien der Grossen Hamburg-Altonaer Gesellschaft gegen Aktien der Strasseneisenbahn-Gesellschaft findet voraussichtlich im Laufe des Monats Juni statt.

Aus Belgien.

Grosse Belgische Centralbahn.

Nach dem der Hauptversammlung der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahngesellschaft am 25. April erstatteten Geschäftsbericht betrugen im Jahre 1890 die Betriebseinnahmen der Grossen Belgischen Centralbahn 14 047 114, 07 Frcs. (gegen 13 408 585, 40 Frcs. in 1889) und zwar trugen hierzu der Personenverkehr 3 520 647, 34 (3 306 663, 01) Frcs., der Gepäckverkehr 58 687, 49 (58 293, 90) Frcs., der Güter-, Fahrzeug- und Viehverkehr 10 303 432, 89 (9 893 293, 77) Frcs. und andere Quellen 164 346, 35 (150 334, 72) Frcs. bei. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 7 347 014, 94 (6 814 918, 55) Frcs. oder 52, 30 (50, 82) % der Einnahmen; die gegen das Vorjahr eingetretene Mehreinnahme von 638 528, 67 Frcs. wird also fast völlig durch die aus der Kohlentheuerung erwachsene Mehrausgabe von 532 096, 39 Frcs. aufgewogen. Der Betriebsüberschuss beträgt 6 700 099, 13 (6 593 666, 85) Frcs.; an denselben hat die Ostbelgische Eisenbahngesellschaft mit 2 086 572, 55 Frcs., die Eisenbahngesellschaft Sambre-et-Meuse mit 1 043 958, 94 Frcs., die Bahn Aachen-Kappellen-Hasselt mit 650 000 Frcs. und die Bahn Hasselt-Landen mit 79 525, 35 Frcs. Anspruch, während der Rest der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahngesellschaft verbleibt. Der zur Verfügung stehende Gewinn der letzteren Gesellschaft stellt sich einschl. des Uebertrags aus dem Vorjahre sowie anderer Einnahmen auf 4 593 378, 88 (4 435 754, 66) Frcs. und wird nach Bestreitung der Lasten zur Vertheilung eines Gewinnes von 28 Frcs. an die gewöhnlichen, von 15, 50 Frcs. an die Gewinn-Antheilscheine verwendet.

Lüttich-Mastrichter Eisenbahn.

Nach dem der Hauptversammlung am 15. April erstatteten Geschäftsbericht beliefen sich die Betriebseinnahmen im Jahre 1890 auf 1 213 790, 84 Frcs. (gegen 1 199 155, 86 Frcs. in 1889), die Betriebsausgaben auf 688 950, 46 (635 238, 11) Frcs. oder 56, 76 % der Einnahmen und demnach der Betriebsüberschuss auf 527 178, 52 Frcs. Zur Verfügung der Antheilhaber standen 235 675, 73 Frcs., von denen 23 524 Frcs. den besonderen Rücklagen zugeführt, 200 000 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von je 21 Frcs. auf den Antheilschein verwendet und 2 151, 73 Francs auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Auch bei dieser Bahn wurde die bedeutende Mehrausgabe fast ausschliesslich durch die Kohlenvertheuerung hervorgerufen.

Westflandrische Eisenbahn.

Die Westflandrische Eisenbahn hat am 1. Juli 1890 die (niedrigeren) Staatsbahn-Gütertarife eingeführt und zugleich die Rückfahrkarten für Strecken von höchstens 25 km ermässigt. Die Betriebseinnahmen der Gesellschaft für das zweite Halbjahr 1890 betrugen 1 565 043 Frcs. (gegen 1 529 646 Frcs. im gleichen Zeitraum des Vorjahres); hierzu trat die Pacht des Staates für Mitbenutzung von Strecken mit 26 583 Frcs., so dass sich eine Gesammteinnahme von 1 591 626 (1 556 229) Frcs. ergab. Nach Bestreitung der hauptsächlich durch die hohen Kohlenpreise sehr gestiegenen Betriebsausgaben im Betrage von 910 395 (819 156) Frcs. verbleibt ein Betriebsüberschuss von 681 231 (737 073) Frcs., von dem die Zinsen der Schuldverschreibungen und Vorzugs-Antheilscheine, sowie sonstige Lasten 440 506 (500 162) Frcs. beanspruchten, so dass noch 240 725 (236 911) Frcs. zur Verfügung der Antheilhaber standen. Es wurden an die Stamm-Antheilscheine 8, 85 (8, 85) Frcs. vertheilt, die mit Einschluss der für das erste Halbjahr gezahlten 3, 125 (6, 25) Frcs. einen Jahresgewinn von 11, 975 (15, 10) Frcs. ergaben.

Verschiedenes.

Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen die Gesammteinnahmen in 1890/91 1 948 806 *M.* (gegen 1 849 764 *M.* im Vorjahr) und die Ausgaben 1 526 029 (1 441 711) *M.* Die Erhöhung der Ausgaben wird wesentlich auf die Steigerung der Löhne zurückgeführt. Der erzielte Rohgewinn beträgt 424 399 (409 170) Mark, wovon 259 986 *M.* zu Abschreibungen verwendet werden; von den verbleibenden 164 413 *M.* erhalten die Aktionäre 110 000 Mark = 11 % (im Vorjahre 10 %) Dividende, 21 579 *M.* fliessen zu den Reserven, während der Rest von 3 599 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen wird. Befördert wurden im Berichtsjahre 6 815 269 gegen 6 928 488 Personen im Vorjahre und 1 983 168 (1 871 484) Stück Packete; auch die Abtheilung für Brief- und Drucksachen-Beförderung hat sich günstig weiter entwickelt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Reichenbach - Ober - Langenbielau. Am 25. Mai d. J. wird die Eisenbahnstrecke Reichenbach-Ober-Langenbielau nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Güterverkehr und am 1. Juni d. J. auch für den Personenverkehr in Betrieb genommen werden. Die Stationen Langenbielau und Ober-Langenbielau erhalten volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Der Fahrplan für die zur Eröffnung gelangende Strecke ist in dem vom 1. Juni d. J. ab gültigen Fahrplan des Direktionsbezirks Berlin enthalten.

Berlin, im Mai 1891. (987MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. wird die 20,09 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Königsberg i. Pr. zu unterstellende Eisenbahnstrecke Tilsit-Heinrichswalde dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Die auf der Strecke verkehrenden Züge (gemischte Züge mit Personenbeförderung in II.—IV. Wagenklasse) sind aus dem zum 1. Juni d. J. erscheinenden Fahrplan zu ersehen; die Personen- und Gütertarife sind bei unseren Fahrkarten-Ausgabestellen verkäuflich.

Der Betrieb auf der vorläufig der Bauinspektion in Tilsit zugetheilten Strecke erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

Bromberg, den 19. Mai 1891. (988)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Oldenburgische Staatsbahnen. Die zwischen den diesseitigen Stationen Cloppenburg und Hemmelte gelegene Haltestelle Nutteln wird mit dem 1. Juni d. J. für den beschränkten Personenverkehr sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Näheres ist bei unserem Verkehrsbüreau und auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 23. Mai 1891. (B989)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Juni d. J. treten für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Stationen Globig und Zschortau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt einerseits und den Stationen Chemnitz, Dresden, Leipzig und Zwickau der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, über welche bei den betreffenden Güterexpeditionen Auskunft zu erhalten ist.

Dresden, den 21. Mai 1891. (990)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif vom 1. November 1887 und vom 1. Januar 1888 für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiete nach Stationen des Direktionsbezirks Altona und im Rheinisch - Niederdeutschen Verbande, sowie für Sendungen von mindestens 50 000 kg nach Stationen des Direktionsbezirks Hannover. Vom 1. Juni d. J. ab wird das an die Station Kierberg des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) angeschlossene Gruhl'sche Braunkohlen- und Briketswerk in die obenbezeichneten Ausnahmetarife, und zwar mit denselben Frachtsätzen aufgenommen, welche für die an die Station Liblar des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) angeschlossenen Zechen gelten.

Köln, den 21. Mai 1891. (991)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. Juni l. J. gelangt unter dem Titel:

„Oesterreichisch-Ungarisch - Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 2“

ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von

a) Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten,
b) Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl,
c) leeren gebrauchten Säcken

zwischen Stationen der K. Ungarischen Staatseisenbahnen, der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien), der Lokalbahn Nagy-Kikinda-Nagy-Becskerek, der Raab-Oedenburg - Ebenfurter Eisenbahn, der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Ungarische Linien), der Mohács-Fünfkirchner und Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Ungarische Strecken) einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Lokalbahn Asch-Rossbach anderseits zur Einführung.

München, den 14. Mai 1891. (992)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverbands-Gütertarif Theil II, Heft 1** (Bayern-Elsass-Lothringen) vom 1. Mai 1882 gelangt mit Gültigkeit vom 20. Mai 1891 für die Beförderung von Holz des A.-T. 1 b in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Kirchseeon und Hüningen ein Frachtsatz von 1,31 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

München, den 17. Mai 1891. (993)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Im **Süddeutschen Eisenbahnverband** wird mit Gültigkeit vom 1. Juni 1891 die Station Rombach der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen in den Ausnahmetarif für Eisen usw. nach Eger transit Franzensbad transit usw. vom 1. November 1887 einbezogen.

Dieselben betragen:

Von Rombach nach		km	a	b
			für 100 kg in Mark	
Eger	transit	657	1,93	1,53
Franzensbad	„	654	1,92	1,52
Furth i/W.	„	668	1,96	1,55
Kufstein	„	684	2,01	1,58
Passau	„	725	2,12	1,68
Salzburg	„	738	2,16	1,70
Simbach	„	708	2,08	1,64

München, den 17. Mai 1891. (994)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit treten innerhalb des Vieh- etc. Tarifs Bromberg-Westliche Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze für Pferde und sonstiges Vieh in Wagenladungen im Verkehr zwischen den Stationen Nautzken, Norkitten, Tapiau und Wolittnick des Bezirks Bromberg einerseits und der Station Bremen des Bezirks Hannover andererseits in Kraft.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 21. Mai 1891. (995)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Lokalverkehr der Reichseisenbahnen in Elsass - Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn, sowie im Südwestdeutschen Verbande wird, sofern zur Beförderung von Kleinvieh in Ermangelung von Wagen mit mehreren Böden gewöhnliche Viehwagen gestellt werden, die Fracht für die Hälfte des Flächenraums der verwendeten Wagen nach den Tarifsätzen für Kleinvieh in mehrbödigen Wagen berechnet.

Strassburg, den 20. Mai 1891. (996)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 1. Juni d. J. an finden im Verkehr von Kothmaissling und Neusorg nach Albersdorf für Steine des Spezialtarifs III — insbesondere für Granitbausteine — ermässigte Ausnahme-Frachtsätze bei Aufgabe ganzer Wagenladungen von 10 000 kg Anwendung.

Dieselben betragen pro 100 kg
ab Kothmaissling . . . . 1,87 ℳ
„ Neusorg . . . . 1,60 „

Ausnahmetarif 5, des Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarifhefts Nr. 2.

Hannover, den 22. Mai 1891. (997)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Zum diesseitigen Lokalgütertarife vom 1. April 1890 ist der vom 1. Juni 1891 an gültige Nachtrag 7 herausgegeben, welcher verschiedene Tarifergänzungen und Berichtigungen enthält.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 19. Mai 1891. (998)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Amsterdam Petroleumhafen der Holländischen Eisenbahngesellschaft und der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft ist für Wagenladungen — sowohl Eil- als Frachtgut — mit den für die Station Amsterdam bestehenden Frachtsätzen unter Zuschlag von 0,17 ℳ für 1 000 kg in den Niederländischen Verkehr mit Basel, Waldshut etc. und in den Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehr und unter Zuschlag von 21 Cts. für 1 000 kg in den Niederländisch-Schweizerischen Verkehr einbezogen worden.

Köln, den 19. Mai 1891. (999)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Sächsisch-Thüringischer Vieh- etc. Verkehr. Am 1. Juni d. J. kommen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Leipzig I (Bayer. Bhf. und Vieh- und Schlachthof), sowie Zwickau in Sachsen einerseits und den Stationen Carsdorf, Donndorf a. U., Oberröblingen a. d. Helme und Vitzenburg des Dir.-Bez. Erfurt andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung. Ueber die Höhe der

Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Auf Station Vitzenburg ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, auf Station Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Pferden ausgeschlossen.

Erfurt, den 22. Mai 1881. (1000)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Braunschweigischen Landes-Eisenbahnen andererseits. Am 1. Juni d. J. tritt für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft, welcher durchweg ermässigte Frachtsätze enthält.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

a) der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn andererseits vom 1. April 1888 nebst Nachträgen, jedoch mit Ausnahme der Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Sosnowice (W. W. E.), welche noch bis auf weiteres in Kraft bleiben;

b) der Berlin-Mitteldeutsche Gütertarif vom 1. April 1889 nebst Nachträgen bezüglich der Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn.

Abdrücke des neuen Tarifs können zum Preise von 90 ₰ das Stück durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Magdeburg, den 22. Mai 1891. (1001)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab werden der Ausnahmetarif für Kalirohsalze zum Düngen auf den Verkehr der Station Thiede der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Ausnahmetarif für Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben usw. auf den Verkehr der sämmtlichen Verbandsstationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn ausgedehnt, sowie direkte Frachtsätze für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr der Station Adlershof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin eingeführt.

Näheres hierüber ist bei den Verbands-Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 20. Mai 1891. (1002)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Die auf Seite 2 des Nachtrags XII zu Heft 1 des Verbands-Gütertarifs angegebenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a und b (Holz) für Freystadt i. Oberösterr. mit Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhf.) sowie Sohland gelten vom 1. Juni d. J. ab auch für den Verkehr zwischen Summerau und den genannten Sächsischen Stationen.

Dresden, den 23. Mai 1891. (1003)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.
Hoffmann.

Lokal-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 25. Mai d. J. ab bis zum 14. März 1892 tritt für Sendungen von Hamburg über Lübeck nach den Finnländischen Häfen von Wiborg bis Björneborg für verschiedene Artikel ein weiter ermässigter Ausnahmetarif in Kraft.

Exemplare dieses Tarifs sind von unserem Verwaltungsbüreau und von unseren Güterverwaltungen zu Lübeck und Hamburg zu beziehen.

Lübeck, den 25. Mai 1891. (1004)

Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Güterverkehr Köln (rechtsrhein.) etc.-Altona. Am 1. Juni d. J. tritt ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn, sowie den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona andererseits in Kraft, durch welchen der vom 1. April 1889 ab gültige Gütertarif nebst Nachträgen für denselben Verkehr, sowie die im Gütertarife für den Rheinisch-Niederdeutschen Verband vom 1. Juni 1888 nebst Nachträgen enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen der früheren Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und der Westholsteinischen Eisenbahn ersetzt und aufgehoben werden.

In dem neuen Tarif sind Entfernungen und Frachtsätze für diejenigen Berliner Bahnhöfe, Ringbahnstationen und Anschlussstellen, welche dem Direktionsbezirk Altona nicht angehören, nachrichtlich aufgenommen.

Abdrücke des Tarifs sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zum Preise von 2 *M.* das Stück zu haben.

Köln, den 23. Mai 1891. (1005)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch- und Deutsch-Niederländischer Verband. Vom 1. Juni d. J. ab werden eiserne Nieten, Schrauben und Muttern allgemein und ausserdem eiserne Ketten, Nägel und Kochheerdplatten in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen und des Deutsch-Niederländischen Verkehrs aufgenommen. Nach diesem Ausnahmetarif werden auch Stacheldraht und Drahtklammern abgefertigt.

Elberfeld, den 22. Mai 1891. (1006)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtete Station Szucsány voraussichtlich mit Mitte Juni d. J. auch für den Frachtenverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 26. Mai 1891. (1007)

Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des II. Nachtrages zum Tarif — Theil II, 1. Heft. Zum Verbandstarife II, 1. Heft, gültig vom 1. Dezember 1888, tritt mit 15. Juni 1891 der II. Nachtrag in Wirksamkeit, welcher Ergänzungen der allgemeinen und Ausnahmetarife, des Kilometerzeigers und der Zuschlagstabellen, dann neue Ausnahmetarife für Bienen und für gewöhnliches Eilgut und endlich Berichtigungen und Abänderung von Stationsnamen enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können zum Preise von 10 kr. pro Stück durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen bezogen werden.

Wien, am 20. Mai 1891. (1008)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für a) Getreide und Hülsenfrüchte etc. b) Kleie treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von	
Moravican	a u. b 155 *M.*
Nach Schönpriesen-Umschlag von	
Moravican	a u. b 150 *M.*
Nach Dresden-Elbkai von	
Moravican	a 191 *M.* b 184 *M.*
Nach Aussig-Landungsplatz von	
Moravican	a u. b 152 *M.*

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9, 5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 21. Mai 1891. (1009)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königl. Ungar. Staatsbahnen. (Einführung des Gütertarifes der Debreczen-Füzes Abonyer Lokaleisenbahn.) Auf der im Betriebe der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen stehenden Debreczen-Füzes Abonyer Lokaleisenbahn tritt am Tage der Betriebseröffnung der Gütertarif (Theil II) dieser Bahn in Kraft, welcher die auf den Transport von Eil- und Frachtgütern auf dieser Lokaleisenbahn bezüglichen Bestimmungen und Gebühren enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind im Tarifbüreau der K. Ungar. Staatseisenbahnen per Stück für 30 kr. erhältlich.

Budapest, am 23. Mai 1891. (1010)

Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. Ungar. Staatsbahnen. Einführung des Gütertarifes auf der Brassó-Háromszéker Lokaleisenbahn. Auf der im Betriebe der Kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Brassó-Háromszéker Lokaleisenbahn tritt mit dem Tage der Betriebseröffnung der Linie Brassó-Zernest der Gütertarif (Theil II) dieser Bahn in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind in der Tarifabtheilung der K. Ungar. Staatsbahnen für 30 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, am 22. Mai 1891. (1011)

Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

(Forts. der amtlichen Bekanntm. S. V.)

Nr. 10. Jahrgang 1891. Berlin, am 27. Mai 1891.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	8	2	—	Ofentrommeln —	22	1	Aachen	Linksrh. Köln	
2	A B C	—	1	Bund	Kandel —	11	2	„	„	
3	[illegible]	10929	1	Kiste	leer —	11	3	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
4	A M	3310	1	Ballen	Tabak —	81	4	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
5	B A	29. 30. $30^1/_2$	3	Kisten	? —	—	5	Hamont	Grand Central Belge	
6	B C 7	1/13	13	Ballen	Kaffee —	863	6	Aix T.	„	
7	B & H u. T	116 35	1	Fass	Erdöl —	175	7	Ulm	Württemb. Stsb.	
8	C A S	1022	1	Kiste	leer —	8	8	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
9	C N	157	1	Fass	leer —	5	9	„	„	bez.: von Oppenheim.
10	C S	—	7	—	leere Körbe —	23	10	Finsterwalde	K. E.-D. Erfurt	
11	C S	6763	1	Kiste	Seife —	23	11	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
12	D	—	1	—	eis. Hammer ohne Stiel	5, 5	12	Dresden-Friedrichstadt	Sächsische Stsb.	
13	D	$^1/_3$ 16	1	Pack	Bretter —	8	13	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
14	D G	2729	1	Fass	leer —	34	14	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: West-end-Mainz.
15	D G	4831	1	„	leer —	13	15	„	„	bez.: Chemnitz-Mainz.
16	K	20060	1	Kiste	Malzkaffee —	39	16	„	„	bez.: München-Mainz.
17	E N C	428	1	„	leer —	3	17	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision. bez.: Dresden-N. L. B. Berlin.
18	E T	18	1	Bund	Säcke —	23	18	Altona/Ottensen	K. E.-D. Altona	
19	F G	410	1	Kiste	leer —	16	19	Düren	Linksrh. Köln	
20	F S	3702	1	Ballen	Leinen —	52	20	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	
21	G	21697	1	Kiste	Macaroni —	18	21	Neuss	Linksrh. Köln	
22	G H & S	8122	1	„	Packstroh, einige Porzellantassen und Kannen	54	22	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
23	G S	845	3	Fässer	leer —	—	23	Schwarzenbek	K. E.-D. Altona	gem. F. Veen & Co., Bordeaux.
24	G Sch	25144	1	Bierfass	leer —	56 l	24	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
25	H H	157	1	Ballen	? —	60	25	Berlin	K. E.-D. Altona	bekl. Bremen-Berlin.
26	H S	11	1	Koffer	? —	63	26	Spandau	„	beschr.: Fordon.
27	H V	105	1	Kiste	? —	92	27	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
28	J H	2	1	—	Musterkoffer —	52	28	Neustadt a/D.	K. E.-D. Altona	Gepäck Kyritz-Neustadt a. D.
29	J S / J S	5176 / 1881	1 / 1	Kiste / „	leere Flaschen / leer	70	29	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mainz.
30	J S	1705	1	„	leer —	11	30	„	„	bez.: Mainz.
31	K B	—	1	Korb	Pöcklinge —	20	31	Zwickau	Sächsische Stsb.	für 5, 90 M verkauft.
32	K T	35258	1	—	eis. Kette —	49	32	Neuss	Linksrh. Köln	
33	K T	35417	1	—	Kette —	27	33	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
34	L B der L R	9586	1	Kiste	Stöcke —	35	34	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Bettenhausen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
35	M M	14/15	2	—	eiserne Räder —	5, 5	35	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
36	M W E	—	1	—	Kuppelung —	—	36	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
37	M Z	344	1	Pack	alte Säcke —	8	37	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
38	O & H	{253 42 71}	3	Kisten	leer —	64	38	Mainz	Hessische Ludwigsb.	{bez: Hamburg-Mainz.
39	O R	3564	1	Kübel	Preisselbeeren —	48	39	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
40	S H	42462	1	Ballot	Zeuge —	27	40	Aachen	Linksrh. Köln	
41	{S M oder W S}	—	1	Kiste	Kupferkessel —	5	41	Berlin L.	K. E.-D. Altona	
42	W	6869	1	„	Schirmstäbe —	102	42	„	„	
43	W H	1	1	Syrupfass	leer —	28	43	Altona/Ottensen	„	{beschr.: Neustadt a. D.
44	W H	9	1	{Petrol.-Fass}	leer —	34	44	„	„	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
45	{Augustinerbräu}	14548	1	Bierfass	leer —	33	45	Crefeld	Linksrh. Köln	
46	{Basel / Frankfurt}	232	1	Reisekoffer	unbekannt —	55	46	{Frankfurt Haupt-Pers.-Bahnhof}	Main-Neckarbahn	
47	{Basel / Frankfurt}	232	1	{kl. Holzkiste}	ansch. Bücher —	24	47	{Frankfurt Haupt-Pers.-Bahnhof}	„	
48	{Basel / Frankfurt}	233	1	{kl. Holzkiste}	unbekannt —	8	48	{Frankfurt Haupt-Pers.-Bahnhof}	„	
49	Evrard	19	1	—	Privatdecke —	—	49	Gerpinnes	Grand Central Belge	
50	{S B Halle}	359	1	Bierfass	leer —	50 1	50	{Frankfurt a/M. Ostbhf.}	Hessische Ludwigsb.	
51	Hofmann	697	1	„	leer —	12	51	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
52	{B H Benedict Hohmann}	1355	1	Kiste	Flaschen —	201	52	Mainz	Hessische Ludwigsb.	{bez.: Mainz-Sachsenhausen & Castel.
53	Kretzschmar	40	1	Bierfass	leer —	21	53	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
54	Oetting & Co.	—	1	—	Viehgitter —	—	54	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
55	Soeten	—	1	Packet	? —	3, 5	55	Hasselt	Grand Central Belge	
56	H R C Wilten	—	3	Körbe	leer —	12	56	Anvers Bs.	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
57	—	{109 207}	2	—	Privatdecken —	—	57	Crefeld	Linksrh. Köln	
58	—	250	1	Packet	eis. Häkchen —	2	58	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
59	—	1372	1	—	Ofentheil aus Gusseisen	10	59	Aachen	Linksrh. Köln	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
60	{× grün — schwarz}	—	1	Rolle	Zinkblech —	59	60	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
61	{S/R}	242	1	Fass	leer —	5	61	„	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
62	—	—	1	Sack	1 Ballen —	22	62	Lunden	K. E.-D. Altona	
63	—	—	4	—	verzinnte Bandeisen	12	63	Aachen	Linksrh. Köln	
64	—	—	1	Stück	{Bauholz (2, 35 + 0, 24 + 0 15 m)}	—	64	Pritzier	K. E.-D. Altona	
65	—	—	1	Ring	Bleirohr —	35	65	Neuss	Linksrh. Köln	
66	—	—	1	Bund	Bleischnur —	5	66	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
67	—	—	11	—	kieferne Bretter —	—	67	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
68	—	—	2	—	Cementtonnen —	16	68	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
69	—	—	1	Bund	Deckel-Handkörbchen	4	69	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
70	—	—	1	Rolle	Eimer —	11	70	St. Vith	Linksrh. Köln	
71	—	—	1	Stück	{Eisenbahnschiene, 2 m lang}	—	71	{Wusterhausen a. D.}	K. E.-D. Altona	
72	—	—	1	Kolli	Eisendraht —	18	72	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
73	—	—	13	Stäbe	Façoneisen —	48	73	{Frankfurt a/M. Staatsb.-Güter-B.}	Main-Neckarbahn	
74	—	—	1	Fass	leer —	40	74	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
75	—	—	6	—	Feldstühle —	5	75	Salzgitter	K. E.-D. Magdeburg	
76	—	—	1	—	Feuertopf —	12	76	Viersen	Linksrh. Köln	
77	—	—	1	Stange	Flacheisen —	13	77	Cönnern	K. E.-D. Magdeburg	

Lfde. Nr	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
der Güter										
78	—	—	4	Bund	Flachs —	—	78	Lichtenberg-Friedrichsfelde	K. E.-D. Bromberg	
79	—	—	1	—	eis. Gewicht —	1	79	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
80	—	—	4	Pack	12 neue Handkörbe —	30	80	Aachen	Linksrh. Köln	von Gepäck Celle-Hamburg Nr. 193.
81	—	—	1	Sack	Hornspitzen —	13	81	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
82	—	—	1	„	Infusorienerde —	28	82	Berlin L.	„	
83	—	—	1	Bund	Kohlenlöffel —	30	83	Aachen	Linksrh. Köln	
84	—	—	3	—	Luftschieber —	—	84	Altona/Ottensen	K. E.-D. Altona	
85	—	—	1	Ballen	Lumpen —	121	85	Neuss	Linksrh. Köln	
86	—	—	1	Oelfass	leer —	—	86	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
87	—	—	1	Petrol.-Fass	leer —	33	87	„	„	beschr.: Wittenberge.
88	—	—	1	—	eis. Planträger —	—	88	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
89	—	—	1	—	eiserne Querschwelle	—	89	Niederbreisig	Linksrh. Köln	am 6/5. auf der Strecke gefunden.
90	—	—	3	Bund	Rohr —	28	90	Annaburg	K. E.-D. Erfurt	
91	—	—	1	—	Rohrpuppe —	2	91	Reitzenhain	Sächsische Stsb.	
92	—	—	14	—	eis. Roststäbe —	77	92	Bordesholm	K. E.-D. Altona	auf d. Strecke gefunden.
93	—	—	1	Sack	leere Säcke —	10	93	Ravensburg	Württemb. Stsb.	
94	—	—	1	Packet	alte Säcke —	12	94	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
95	—	—	13	Ballons	Schwefelsäure —	—	95	Zittau	„	
96	—	—	1	Bund	Stahl —	31	96	Zella-Mehlis	K. E.-D. Erfurt	
97	—	—	1	Korb	leere Thonflasche —	5	97	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
98	—	—	1	Fass	Wagenschmiere —	21	98	Ravensburg	Württemb. Stsb.	
99	—	—	1	—	Wiegepferd —	8	99	Leipzig, Bayer. Bhf.	Sächsische Stsb.	
100	—	—	2	Blatt	Zink —	21	100	Mariembourg	Grand Central Belge	

Amtliche Bekanntmachungen.
Güterverkehr (Schluss).

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. (Ausnahmefrachtsatz für Fleischwaaren [Selchwaaren] von Wien nach Bodenbach/Tetschen transit.) Für Fleischwaaren (Selchwaaren) tritt ab 1. Juni 1891 unter Einhaltung der im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" enthaltenen Bedingungen, folgender Frachtsatz im Kartirungswege, längstens bis Ende Dezember 1891, im Kraft:

Von Wien Oe. N. W. B. Oe. U. St. E. G. K. F. J. B. K. F. N. B. — nach Bodenbach Oe. U. St. E. G. Tetschen Oe. N. W. B. mit der Bestimmung für Berlin — 608 kr. pro 100 kg.

Wien, am 20. Mai 1891. (1012)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Zum Oesterreich - Bayerisch - Hessisch - Pfälzischen Personentarif vom 1. Januar d. J. ist mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. der I. Nachtrag erschienen und bei den Stationen einzusehen.

Mainz, den 23. Mai 1891. (1013)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1891 kommt der III. Nachtrag zum Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatz- und Tarifbestimmungen für die Eisenbahnen Deutschlands mit den besonderen Zusatzbestimmungen und Lokaltarifen der K. Bayer. Staatseisenbahnen — Heft I Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. Januar 1890 — zur Einführung.

Derselbe enthält Bestimmungen über Fahrpreisermässigung bei Reisen mitteloser Kranker nach und von öffentlichen Heilanstalten.

München, den 16. Mai 1891. (1014)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Im diesseitigen Lokalverkehr werden am 1. Juni d. J. Fahrkarten zwischen den Haltestellen Nossentin und Altschwerin eingeführt. Daneben kommt eine Zusatzbestimmung zum Betriebsreglement in Bezug auf die Verausgabung von Fahrkarten an Militärmusiker zur Aufhebung.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Waren, den 21. Mai 1891. (1015)
Betriebsabtheilung
der Mecklenburgischen Südbahn.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. K. K. priv. Bozen - Meraner Bahn. Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee. Einführung einer neuen Tarif- und Antheilstabelle für den direkten Personen- und Gepäckverkehr. Mit 15. Juni d. J. tritt eine neue Tarif- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten (Tour sowie Tour- und Retourkarten), dann für die direkte Abfertigung von Civilreisegepäck und Hunden als Gepäck zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Station Meran der K. K. priv. Bozen-Meraner Bahn einerseits und den Stationen Arco und Riva der Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee in Kraft.

Exemplare dieser Tabelle können um den Preis von 10 kr. pro Exemplar bei der kommerziellen Direktion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien bezogen werden.

Durch diese neue Tarif- und Antheilstabelle wird die gleichnamige Tabelle gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee aufgehoben.

Wien, am 20. Mai 1891. (1016)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung des Nachtrages VIII zum Personentarife. Mit 1. Juni a. c. tritt zu unserem vom 20. Mai 1884 gültigen Personen- und Gepäckstarif der Nachtrag VIII in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Fahrgebühren im gegenseitigen Verkehr zwischen den Stationen der Ungar. Strecke einer- und den Stationen der Oesterr. Strecke andererseits für Eilzüge. —
2. Besonders ermässigte Fahrgebühren für Tour- und Retourkarten von Teschen und Oderberg nach Poprádfelka und Csorba. —
3. Tour- und Retourkarten für Bergwerks- und Hüttenarbeiter.

Dieser Nachtrag ist im Tarifbüreau der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Marie Valeriegasse 11) für den Preis von 10 kr. zu haben.

Budapest, 15. Mai 1891. (1017)
Die leitende Direktion.

5. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung auf Oberbaumaterialien. Oeffentliche Ausschreibung von

A. 2 239 t 134 mm hohen Flussstahlschienen,
B. 99 500 Stück eichenen oder kiefernen Bahnschwellen und
1 915 „ eichenen Weichenschwellen.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine
für A. Sonnabend, den 6. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,
für B. Mittwoch, den 10. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,
versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Bureau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von je 50 ₰ für A. und B. in Postmarken unfrankirt entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 23. Mai 1891. (1018)
Materialienbüreau.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau.
Ausschreibung von Koks. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli d. J. bis 30. Juni 1892 erforderlichen 5200 t Stückkoks und 650 t gemischten Koks soll vergeben werden. Termin hierzu steht am 4. Juni 1891, Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse Nr. 36, an.

Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift „Angebote auf Koks“ an dasselbe einzureichen. — Die Bedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis einschliesslich den 23. Juni 1891.

Breslau, den 20. Mai 1891. (1019)
Materialienbüreau.

Die Lieferung der für das Winterhalbjahr 1891/92 zum Beheizen der Personenwagen erforderlichen Presskohlen und buchenen Holzkohlen sowie das Aufhauen von Feilen für den Zeitraum eines Jahres soll vergeben werden.

Bedingungen hierzu nebst Angebotformular können auf postfreies Ansuchen gegen Einsendung von 40 ₰ (einschliesslich Porto) von der Magazin-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in Chemnitz bezogen werden.

Angebote sind bis zum 4. Juni dieses Jahres an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, den 21. Mai 1891. (1020JC)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. Stange's Reiseführer, Verlag von Carl Stange in Frankenberg i. Sachs., bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 41. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen.

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 30. Mai 1891.

Inhalt:

Zur Vereinfachung der Fahrkarten im Personenverkehr.

Die günstigen Resultate der Oesterreichischen Personen-Tarifreform sind zum grossen Theile durch die mit dem Zonentarife geschaffene Kartenvereinfachung erzielt worden. Diese Thatsache konstatirte der Präsident der Oesterreichischen Staatseisenbahnen, Herr Baron von Czedik, in seinem Vortrage über den Zonentarif unterm 24. März d. J.

Der Einfluss der Kartenvereinfachung auf das finanzielle Ergebniss im Personenverkehr steht mithin ausser Zweifel; es fragt sich nur, ob diese Kartenvereinfachung nicht auch ohne Zonentarif auf soliderer Basis möglich ist.

Auf allen verwandten Gebieten, im Brief- und Fahrpostverkehr, im staatlichen Gebührenwesen, bei der Alters- und Unfallversicherung usw. liegt die betriebstechnische Vereinfachung im Markensystem. Unschwer würde sich dieses System auf den Personenverkehr übertragen lassen, wie nachstehend gezeigt werden soll. Der Reformplan wäre folgender:

Das künftige Fahrkartensystem soll aus zwei Kartengattungen bestehen und zwar:

a) Lokalkarten für den Nahverkehr Muster I,
b) Knotenpunktkarten für den Fernverkehr Muster II,
c) Bahnmarken, als Werthzeichen, Muster III.*)

Die Lokalkarten enthalten die in einem gewissen Umkreise vom Abgangsorte liegenden Stationen in alphabetischer Reihenfolge mit Angabe der Entfernung, nach Myriametern, vorgedruckt. Die Manipulation ist einfach: Die Abgangsstation ist im Kopfe der Karte vorgedruckt, das Fahrziel wird durchlocht und der Fahrpreis durch Bahnmarken ausgewiesen. Die Entwerthung der Bahnmarken erfolgt durch das Schaffnerpersonal mittelst der Knipszange. Rückfahrtkarten werden durch Aufkleben einer zweiten Marke gebildet, wovon die eine Marke auf der Hinfahrt, die andere Marke auf der Rückfahrt zu entwerthen ist. Die Kontrole der Fahrkarten durch das Schaffnerpersonal unterscheidet sich in nichts von jener beim Edmonson'schen Billetsystem, da hier wie dort Abgang und Fahrziel auf der Karte vorgedruckt ist. Nach der heutigen Verkehrsbewegung würden in Bayern etwa zwei Drittel aller Stationen mit je einer Lokalkarte auskommen, während für die übrigen grösseren Stationen eine zweite und eventuell auch eine dritte Lokalkarte, im Verhältniss zu jetzt, immer noch eine geringe Kartenauflage wäre.

Die Knotenpunktkarten haben den Zweck der direkten Abfertigung nach allen, nicht in den Nahverkehr einbezogenen Stationen. Der Vordruck auf den Karten lautet auf Knotenpunkte mit Angabe der Entfernung, während die Strecke, vom letzten Knotenpunkt nach einer bezüglichen Unterwegsstation durch Anschlussmarke ergänzt wird. Die Manipulation bei den Knotenpunktkarten ist dieselbe, wie bei den Lokalkarten. Nur bei den Anschlussmarken weicht die Kontrole, mangels eines vorgedruckten Fahrzieles, in etwas ab und diesen Mangel soll der Strecken-Entfernungszeiger, nach folgendem Muster, ersetzen:

*) Die Muster I—III sind auf dem Beiblatt zu dieser Nummer zur Darstellung gebracht worden. Die Red.

Entfernungszeiger München-Treuchtlingen	Ingolstadt C. B.	München C. B.	Treuchtlingen
	Myriameter		
Allach	8	2	.
Dachau	7	2	.
Röhrmoos	6	3	.
Petershausen	5	4	.
Reichertshausen	4	5	.
Pfaffenhofen	4	5	.
Walkersbach	3	6	.
Wolnzach	3	7	.
Hög	2	7	.
Reichertshofen	1	8	.
Oberstimm	1	8	.
Ingolstadt C. B.	.	.	.
Ingolstadt Lok.	1	.	6
Gaimersheim	1	.	5
Tauberfeld	2	.	4
Adelschlag	3	.	4
Eichstätt Bhf.	3	.	3
Eichstätt St.	4	.	4
Dollnstein	4	.	2
Solnhofen	5	.	2
Pappenheim	5	.	1

Original besteht aus einfachem Karton.

Nachdem alle Anschlussmarken vom letzten Knotenpunkt nach ein und demselben Fahrziel auf die gleiche Entfernung lauten, so kommt für die Kontrole auf den Unterwegsstationen stets nur eine Entfernungsziffer in Betracht und darin liegt gewiss keine hohe Anforderung an das Schaffnerpersonal. Dazu kommt, dass die kleinen Unterwegsstationen im Fernverkehr selten das Fahrziel bilden, während im Nahverkehr die Abfertigung nach denselben mittelst der Lokalkarten erfolgt. Die 72 Knotenpunkte der Bayerischen Staatseisenbahnen würden für die Station 2 Karten erfordern. Dabei ist aber noch zu berücksichtigen, dass sowohl die Lokal- als Knotenpunktkarten für sich keine Werthe repräsentiren; sie sind lediglich Kontrolmittel und kommen für das Abrechnungswesen nicht in Betracht.

Die Werthe in dem empfohlenen Fahrkartensystem sind die Bahnmarken. Gegen dieselben spricht nur die Befürchtung vor der Möglichkeit vorkommender Fälschungen. Allein diese Gefahr besteht auch in der Ausgabe aller sonstigen Marken und sie besteht nicht minder für die im einfachen Buchdruck hergestellten Edmonson'schen Billete. sobald dieselben in Vorverkauf gegeben werden.

Gleichwohl ist es noch Niemand in den Sinn gekommen, aus diesen Beweggründen die Aufhebung des Markensystems zu beantragen, da die Marke, als integrirender Bestandtheil des täglichen Lebens, ein unentbehrliches Verkehrsmittel geworden ist. Dann kommt in Betracht, dass die Verlockung zur Markenfälschung lediglich in dem erleichterten Absatz der Falsifikate liegt und dieser durch den Vorverkauf, durch die freie Cirkulation der Marken bewirkt wird. Jede Beschränkung des Vorverkaufes mindert die Gefahr der Fälschungen.

Im Personenverkehr, wo der höhere Markenwerth einen grösseren Verführungsreiz bietet, ist die Beschränkung des Vorverkaufes unerlässlich. Diese Maassnahme lässt sich aber in der Praxis unschwer durchführen, indem man nur den Fahrkarten aufgeklebte Marken im Vorverkauf abgibt und den Vorverkauf selbst auf den Nahverkehr beschränkt. Dadurch wird einerseits einem grösseren Missbrauche vorgebeugt und andererseits verbleiben den Reisenden dieselben Bequemlichkeiten, welche die heutigen Abonnementskarten bieten. Ferner bringt diese Maassnahme eine wesentliche Entlastung der Schalter mit sich, da der bequeme Vorkauf dem Schaltergedränge vielfach vorgezogen werden wird, namentlich wenn eine entsprechende Vermehrung der Abgabestellen eintritt. Diese kann erfolgen durch Uebertragung des Markenverkaufes auf die Post- und Telegraphenschalter, sowie im Wege des Uebereinkommens auch an Private; denn wie die Mitbesorgung von Postdiensten durch Bahnbeamte und die Uebertragung von Postagenturen an Private keinen Bedenken unterliegt, so wird dieselbe Form der Geschäftstheilung auch im Bahndienste möglich sein.

Die wesentlichen Vortheile des Markensystemes liegen zunächst in der Verminderung der Werthe bezw. der Billetsorten, in dem Wegfall der äusserst umfangreichen Billetabrechnungen und der nicht minder ausgedehnten Revisionsgeschäfte, dann in der vermehrten direkten Abfertigung bei verminderter Kartenauflage.

Bei den Bayerischen Staatseisenbahnen existiren z. Zt. 71 346 Billetsorten für die 3 Klassen der gewöhnlichen Personenzüge, mit welchen nur 14 269 direkte Abfertigungen unterhalten werden, nachdem für jede direkte Abfertigung für die Station 5 Billetsorten, „3 Tour- und 2 Retourbillete“, erforderlich sind.

Wollte man mit dem Edmonson'schen Billetsystem direkte Abfertigung zwischen den sämmtlichen 807 internen Bayerischen Stationen herstellen, so würde dazu die fast unglaubliche Zahl von 807 × 807 = 651 249 × 5 = 3 256 245 Billetsorten erforderlich sein.

Das Fahrkartensystem des Oesterreichischen Zonentarifs auf die Bayerische Staatsbahn übertragen, würde bei durchschnittlich 15 Kartengattungen für die Station und Wagenklasse immer noch 15 × 3 = 45 × 807 = 36 315 Kartengattungen erfordern. Damit wäre allerdings direkte Abfertigung zwischen allen internen Stationen geschaffen.

Weit einfacher gestaltet sich das Markensystem. Lässt man die Markensorten für die ersten 100 km um je 1 Myriameter und für die folgenden 400 km um je 10 Myriameter steigen, dann hat man 14 Markensorten für die 500 km von — zur äussersten Bayerischen Landesgrenze. 14 × 3 = 42 Markensorten ersetzen mithin 71 346 Edmonson'sche Billetsorten. Auch im einzelnen äussert sich der Effekt der empfohlenen Kartenvereinfachung. Der interne Bayerische Kilometerzeiger weist 6 000 Entfernungen auf, welche in die Kilometergruppe 71—80, mithin, bei dem angeregten System, in eine Myriameterzone fallen. Die direkte Abfertigung zwischen diesen 6 000 Entfernungen erfordert beim Edmonson'schen Billetsystem 6 000 × 5 = 30 000 Billete; beim Markensystem 3 Marken, nachdem für alle Entfernungen einer Myriameterzone für die Wagenklasse stets nur eine Markengattung erforderlich ist.

Nun hat die empfohlene Kartenvereinfachung, wie jede menschliche Einrichtung auch ihre Schattenseiten und diese gipfeln in der Manipulation der Markenaufklebung. Doch steht diese scheinbare Arbeitsmehrung in keinem Verhältniss zu dem heutigen schwerfälligen Apparat, denn sie wird schon durch den Wegfall der Blankobillete zum mindesten kompensirt. Dann ist zu berücksichtigen, dass beispielsweise die Bayerischen Staatseisenbahnen, trotz den 71 346 Billetsorten, für die einzelnen Stationen verhältnissmässig nur sehr wenige direkte Abfertigungen haben. Von 807 Stationen haben:

576	Stationen zwischen	6 und 20
192	„ „	21 „ 40
26	„ „	41 „ 60
7	„ „	61 „ 80
1	Station	106
1	„	112
1	„	150
1	„	179
1	„	220
1	„	318

direkte Abfertigungen. Nach allen übrigen Stationen erfolgt die direkte Abfertigung mittelst der umständlichen und zeit-

raubenden Ausfertigung von Blankobilleten. Ferner spricht für das empfohlene Markensystem die weitere Geschäftserleichterung, welche in dem Vorverkauf der Fahrkarten, in der Vermehrung der Abgabestellen und in der Vereinfachung der Tages- und Monatsabrechnung liegt. Besondere Beachtung verdient noch die Kontrole des Werthevorrathes beim Edmonson'schen Billetsystem, nachdem die Unkontrolirbarkeit der Werthe beim Schalterwechsel für die Beamten eine stete Quelle der Beunruhigung bildet. Diesen Missstand beseitigt das Markensystem, da die Kontrole von 42 Markengattungen, von denen wieder nur ein Theil für den gewöhnlichen Tagesverkehr in Betracht kommt, keine besonderen Schwierigkeiten bietet, zumal, wenn die Markenauflage in Rollen mit fortlaufenden Nummern erfolgt. Schliesslich würde noch zu erwägen sein, ob auf kleineren Stationen für eigene Markengattungen I. und II. Wagenklasse überhaupt ein Bedürfniss vorliegt, nachdem sich die Fahrkarten für selten vorkommende Abfertigungen durch Markenkombination herstellen lassen.

Die Behauptung, dass das Markensystem mit der grösseren Rechnungseinheit, dem Myriameter, die weitgehendste Kartenvereinfachung mit sich bringt, wird kaum einem Widerspruch begegnen; es ist aber die empfohlene grössere Rechnungseinheit auch von Einfluss auf die Fahrpreisberechnung, je nachdem man die zwischenliegenden Kilometer auf- und abrundet. Dafür nur die nebenstehenden zwei Beispiele.

Die Auf- und Abrundung der zwischenliegenden Kilometer kann ja verschiedenartig gedacht werden, doch wird sich stets die Aufstellung nach Beispiel II als empfehlenswerth bewähren.

Im externen Verkehr wird sich ein Abgehen von dem jetzigen System, mit Rücksicht auf die Abrechnung zwischen den betheiligten Verwaltungen, so lange nicht empfehlen, als nicht für eine Deutsche Bahnmarke ein Abrechnungsmodus gefunden werden kann; denn, dieselben Erwägungen, welche gegen die Einführung einer Deutschen Briefmarke maassgebend sind, sprechen auch gegen die Einführung einer Deutschen Bahnmarke.

Beispiel I.

Kilometer	Myriameterzone	Zur Berechnung	Klasse I		Klasse II		Klasse III		Kilometer	Myriameterzone	Zur Berechnung	Klasse I		Klasse II		Klasse III	
			Grundtaxe f. d. Kilometer: 6 ₰		4 ₰		2 ₰					Grundtaxe f. d. Kilometer: 6 ₰		4 ₰		2 ₰	
			Fahrpreis f. d. Myriameter									Fahrpreis f. d. Myriameter					
		km	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰			km	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
1—10	1	5	—	30	—	20	—	10	51— 60	6	55	3	30	2	20	1	10
11—20	2	15	—	90	—	60	—	30	61— 70	7	65	3	90	2	60	1	30
21—30	3	25	1	50	1	—	—	50	71— 80	8	75	4	50	3	—	1	50
31—40	4	35	2	10	1	40	—	70	81— 90	9	85	5	10	3	40	1	70
41—50	5	45	2	70	1	80	—	90	91—100	10	95	5	70	3	80	1	90
											usw.						

Beispiel II.

Kilometer	Myriameterzone	Zur Berechnung km	I ℳ	I ₰	II ℳ	II ₰	III ℳ	III ₰	Kilometer	Myriameterzone	Zur Berechnung km	I ℳ	I ₰	II ℳ	II ₰	III ℳ	III ₰
1— 7	½	5	—	30	—	20	—	10	56— 65	6	60	3	60	2	40	1	20
8—15	1	10	—	60	—	40	—	20	66— 75	7	70	4	20	2	80	1	40
16—25	2	20	1	20	—	80	—	40	76— 85	8	80	4	80	3	20	1	60
26—35	3	30	1	80	1	20	—	60	86— 95	9	90	5	40	3	60	1	80
36—45	4	40	2	40	1	60	—	80	96—105	10	100	6	—	4	—	2	—
46—55	5	50	3	—	2	—	1	—			usw.						

München, Mai 1891. A. Hutter.

Sommer-Fahrpläne.

Der am 1. Juni d. J. zur Einführung kommende Sommer-Fahrplan bringt zahlreiche Verbesserungen und Ergänzungen des gegenwärtigen Fahrplanes, von welchen folgende von allgemeinem Interesse sein dürften.

1. Auf der Strecke Berlin-Hamburg (R. K. B. 3) verkehren künftig in beiden Richtungen 9 durchgehende Züge, darunter 6 (bis jetzt 4) Schnellzüge (vier mit I. und II. Wagenklasse und 2 mit I—III. Wagenklasse), von denen je 2 unterwegs nur an einem Punkte (in Wittenberge) anhalten. Von den neu hinzutretenden beiden Schnellzügen wird in jeder Richtung der eine (2a und 3a) durch Umwandlung eines Personenzugs hergestellt, der andere (4 und 7) neu eingerichtet. Der Schnellzug 2a schliesst an die in Berlin früh Morgens ankommenden Schnellzüge von Breslau-Oderberg-Wien, von Bromberg, Insterburg, Thorn-Warschau (jedoch nicht von Königsberg i. Pr.-St. Petersburg). Der Schnellzug 4 vermittelt eine schnellere Verbindung von Wien über Dresden-Berlin nach Hamburg: Aus Wien 9.0, aus Dresden Böhm. Bhf. 8.31, an Berlin Anh. Bhf. 12.15, an Hamburg 4.45. Der Schnellzug 3a schliesst in Berlin an den Nachtschnellzug nach Bromberg, Insterburg, Thorn-Warschau und an den Nachtpersonenzug Berlin-Stettin(-Danzig). In Wittenberge wird durch Einrichtung eines neuen Schnellzuges Wittenberge-Magdeburg-Bitterfeld-Leipzig der Anschluss an den Nachtschnellzug Berlin-Leipzig-Hof-Regensburg-München(-Rom) gewonnen. R. K. B. 114, 117. Der Schnellzug 7 hat in Berlin keine Anschlüsse. Während die jetzigen Schnellzüge zum Theil auf den Stadtbahnhöfen abgehen und ankommen, erfolgt künftig bei sämmtlichen Schnell- und Personenzügen Abfahrt wie Ankunft lediglich auf dem Berlin-Lehrter Bahnhof.

2. Durch die neuen Berlin-Hamburger Schnellzüge, sowie durch Aenderung des Fahrplanes Hamburg-Elmshorn-Tondern (R. K. B. 11) gewinnen die Verbindungen mit den Nordseebädern Wiek auf Föhr und Westerland auf Sylt ganz bedeutend.

3. Für die Verbindung Berlin-Rostock-Gjedser-Kopenhagen (R. K. B. 2 und 449) wird das Schwedische und Norwegische Hinterland erschlossen durch Einrichtung von Anschlusszügen zwischen Helsingborg und Christiania. Für den nördlich von Christiania und Gefle belegenen Theil von Norwegen und Schweden leisten die Morgenschnellzüge Berlin-Rostock(-Kopenhagen) und Berlin-Stralsund (-Malmö) nur den Vortransport. Den eigentlichen Anschluss erreicht man mit der Abendverbindung Berlin-Hamburg-Kiel-Korsör-Kopenhagen (aus Berlin Lehrter Bahnhof 7.15 R. K. B. 6). Die Anschlüsse dieser Verbindung verzweigen sich über ganz Schweden und Norwegen.

4. Die Schnellzüge von Berlin-Stettiner Bhf. nach Rostock und nach Stralsund, sowie umgekehrt, welche bisher auf der Strecke Berlin-Neustrelitz vereinigt waren, werden ab 1. Juni getrennt.

5. Zwischen Köln und Basel werden Nachtschnellzüge über Coblenz-Bingerbrück-Münster a. St.-Neustadt-Strassburg eingerichtet (ab Köln 10.15, an Basel 6.33 bezw. ab Basel 8.6, an Köln 5.14). Dieselben haben in Basel Anschluss an die Gotthardbahnzüge, sowie nach und von Zürich und Bern-Genf, vermitteln eine Beschleunigung der Verbindungen nach und von der Schweiz, Italien (Rom, Neapel, Brindisi), Athen, Genf, Lyon, Marseille usw. nicht allein für Köln, sondern auch für Holland, Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen, Hannover auf dem Wege über Köln. Die neuen Nachtschnellzüge fahren auf der Strecke Strassburg-Basel mit den ebenfalls früh Morgens in Basel eintreffenden Schnellzügen Frankfurt (Main)-Strassburg-Basel und (London-Ostende-)Metz-Strassburg-Basel nicht vereinigt, sondern alle drei Züge werden in beiden Richtungen bis und von Basel getrennt befördert.

6. Der die I.—III. Klasse führende Morgenschnellzug Berlin-Sangerhausen-Cassel-Frankfurt a. M. wird 7.45 von Berlin Schlesischer Bhf. abgelassen und so beschleunigt, dass derselbe Cassel bereits 2.50 und Frankfurt am Main 6.46 erreicht.

7. Den Verbindungen mit Rom werden vom 1. Juni ab durch Zugänderungen usw. auf Deutscher wie auf Italienischer Seite wesentliche Verschiebungen zu theil, woraus sich meistens Beschleunigungen ergeben.

Von München über Verona-Bologna nach Rom wird eine neue Schnellzugverbindung geschaffen. Man fährt 8.35 aus München, gelangt 10.40 nach Kufstein, 10.29 nach Verona, 3.26 nach Bologna, 6.51 nach Florenz, 12.45 Nachts nach Rom (bisher erst am nächsten Morgen 7.30) R. K. B. 379 und 535. In Verona gewinnt man die Anschlüsse nach Venedig, Ank. 2.15, nach Mailand 2.30, Turin 7.12, Genua 6.18, und gelangt von da nach Nizza um Mitternacht, nach Marseille Morgens. Deutscherseits ist dieser Weg nach Italien über München mit Vortheil zu benutzen von Berlin, Magdeburg und Guben Morgens abfahrend über Leipzig, von Breslau mit dem Nachtschnellzuge über

Kohlfurt-Görlitz, ab Dresden Morgens über Hof, von Thorn mit dem Nachtzuge über Posen-Guben-Leipzig, von Eisenach Morgens über Coburg-Bamberg-München, von Königsberg Pr. und Danzig mit dem Nachtschnellzug über Kreuz, von Vor- und Hinterpommern mit dem um Mitternacht in Berlin eintreffenden Stettiner Zuge. Auch Prag hat durch Einrichtung einer neuen Schnellzugverbindung über Pilsen-Furth ab Prag 11.10 rechtzeitigen Anschluss über Schwandorf nach München gewonnen. R. K. B. 294.

Die Fahrzeiten nach Rom betragen: 1. ab Hamburg 2.30 über Köln-Basel 44 Stunden, ab Hamburg 6.^{0} über Wittenberge-Magdeburg-Leipzig-München 43 Stunden, ab Hamburg 10.^{40} über Cassel Frankfurt a/M.-Basel oder ab Hamburg 11.^{0} über Köln-Bingerbrück-Strassburg-Basel je 48 Stunden; 2. ab Berlin a) Anh. Bhf. 10.^{30} über Leipzig-München-Verona 38 Stunden, b) Schles. Bhf. 11.48 über Nordhausen-Frankfurt-Basel 46 Stunden und 1.0 über Köln-Bingerbrück-Basel 45 Stunden; 3. ab Breslau 4.10 über Oderberg-Wien 45 Stunden und ab Breslau 10.^{45} über Dresden-Hof-München 50 Stunden.

8. Eine beschleunigte Verbindung von Berlin, sowie von Breslau-Dresden über Hof nach Nürnberg und Stuttgart, sowie nach Ulm-Friedrichshafen wird durch Umwandlung des Frühpersonenzugs (Eger) Marktredwitz-Nürnberg in einen Schnellzug erzielt (R. K. B. 293). Man erreicht 10.^{30} aus Berlin Anh. Bhf. abfahrend (von Breslau 2.55, von Dresden 10.^{25}) über Hof-Marktredwitz (R. K. B. 296) Nürnberg statt 8.52 schon 8.10 und damit den Anschluss über Crailsheim 10.14 nach Stuttgart (Ank. 12.40) R. K. B. 283. Von Crailsheim gelangt man über Ulm-Friedrichshafen noch an demselben Abend nach Chur und am nächsten Morgen nach Davos (R. K. B. 272) — von Stuttgart über Singen aber nach Konstanz, Zürich, Bern und am andern Morgen nach Genf, Bellinzona usw. R. K. B. 275.

9. Zwischen Metz-Saarburg und Strassburg werden Schnellzüge mit Anschluss nach Basel eingelegt.

10. Durch Früherlegung des Nachtschnellzuges von Luxemburg über Metz nach Saarburg-Strassburg wird der Anschluss von London-Brüssel an den Orient-Expresszug Paris-Strassburg-Wien-Constantinopel und Bukarest gewonnen: ab London Vorm. — ab Brüssel Abends — an München am nächsten Mittag — an Wien Abends 8.^{20}.

11. Zwischen Wien und Berlin wird eine neue Tages-Schnellzugverbindung hergestellt. Der um 8 Uhr Morgens von Berlin abgehende Schnellzug über Zossen-Elsterwerda, welcher jetzt nur in Bodenbach Anschluss an den Schnellzug der Oesterreichischen Staatsbahn nach Wien über Prag-Brünn gewinnt, bekommt am 1. Juni in Tetschen Anschluss an den von der Oesterreichischen Nordwestbahn über die bedeutend kürzere Linie Nimburg-Iglau-Znaim eingelegten neuen Schnellzug. In der umgekehrten Richtung legt die Nordwestbahn einen Schnellzug Wien-Tetschen, welcher am letzteren Platz Anschluss an den Schnellzug nach Berlin über Röderau, Abends 10.^{25} in Berlin, erhält. Die Fahrzeiten sind ab Berlin 8 Uhr Morgens, in Wien 10.^{10} Abends; ab Wien 8 Uhr Morgens, in Berlin 10.^{55} Abends. Als besondere Annehmlichkeit wird den Reisenden erscheinen, dass in beiden Zügen auf der Strecke Tetschen-Wien elegant eingerichtete Restaurationswagen verkehren.

12. Eine neue Schnellzugverbindung zwischen München und Triest mit durchgehenden Wagen über den Brenner und durch das Pusterthal über Kufstein-Innsbruck-Franzensfeste-Marburg kommt dem Westen und Nordwesten Deutschlands zu gute.

13. Durch einen neuen Schnellzug von Emmerich nach Oberhausen (R. K. B. 139) wird eine Frühverbindung von Haag, Rotterdam und Amsterdam nach Köln (Ank. 12.5) hergestellt. In Köln schliesst dieselbe an den Mittagsschnellzug nach Coblenz-Bingen-Frankfurt an.

14. Von Eisenach nach Lichtenfels wird ein neuer Mittagsschnellzug eingerichtet, der bisherige, zwei Stunden früher abgehende Schnellzug aber wird in einen Personenzug umgewandelt. R. K. B. 198. Durch die Verlegung des Schnellzuges gewinnt Cassel eine neue Verbindung über Bebra-Eisenach nach München.

15. Ein neuer Vormittagsschnellzug von Magdeburg über Halle nach Leipzig (R. K. B. 111) schliesst in Halle an den I—III. Klasse führenden Schnellzug über Weissenfels-Probstzella nach Nürnberg-München und Lindau (9.5 ab Magdeburg, 10.^{33} an München). Andererseits führt derselbe auch mittelst eines neuen Anschlusszuges von Weissenfels über Erfurt-Eisenach nach Bebra R. K. B. 193.

In umgekehrter Richtung fährt ein neuer Schnellzug aus Leipzig 6.^{25}, hat Anschluss von München 8.10 über Regensburg und schliesst in Magdeburg an den 2.^{57} in Hamburg eintreffenden Schnellzug.

16. Ein neu eingelegter Mittagsschnellzug 12.20 aus Düsseldorf fährt über Neuss-Gladbach nach Aachen (R. K. B. 144) und gewährt von dort über Herbesthal (R. K. B. 166) Anschluss nach Paris (Ank. 11.^{33}), nach Brüssel 6.^{29} und nach London 3.^{45} über Ostende.

Auch in umgekehrter Richtung vermittelt ein neuer Schnellzug aus Aachen 11.9 die Anschlüsse in Aachen von Westen über Herbesthal ab Paris 11.^{0} und ab London 8.^{20}. Ferner nimmt dieser Schnellzug in Neuss den Anschluss aus Crefeld-Boxtel-Venlo-Vlissingen-London auf (ab London 8.^{30}), der auf diese Weise über Cassel-Bebra zu derselben Zeit nach Leipzig (11.^{5}) gelangt, als auf dem Wege über Duisburg-Hannover-Magdeburg.

17. Ein neuer Schnellzug 5.0 ab Köln — 10.6 an Brüssel (R. K. B. 166) verkürzt denjenigen Reisenden, welche Nachmittags in Köln mit den Zügen von Osten eintreffen, den Weg nach Brüssel um fast 6 Stunden. Es kommen hier besonders in Betracht

a) der Abends aus Breslau abgehende Schnellzug über Görlitz-Dresden, Morgens aus Leipzig über Cassel-Arnsberg bis Köln (R. K. B. 64 und 146).

b) der Nachtschnellzug aus Wien über Passau-Nürnberg-Würzburg, aus Frankfurt (M.) Mittags (R. K. B. 286, 138). Derselbe bringt über Budapest die Abendanschlüsse aus Bukarest und Konstantinopel (R. K. B. 394 und 395).

18. Der Nachmittagsschnellzug Berlin-Breslau fährt eine Stunde später als bisher ab (4.0 statt 3.0 von Berlin Schl. Bhf.), erreicht aber seine Anschlüsse in Oderberg (nach Ruttek-Budapest-Konstantinopel, nach Lemberg-Odessa, nach Wien usw.) wie bisher (R. K. B. 56, 41, 401 und 415).

19. Die Verbindungen mit Bukarest werden durch Einrichtung eines Schnellzuges von Budapest über Arad-Karlsburg-Tövis-Kronstadt nach Predeal und umgekehrt um eine vermehrt. R. K. B. 406 und 402.

20. Nachtzüge, welche auf der Linie Sillein-Trencsin-Galantha im Waagthale (R. K. B. 400 und 325) zum Besuche des Bades Trencsin eingerichtet werden, vermitteln eine neue Verbindung zwischen Budapest und Breslau bezw. Berlin.

21. Neue zweiklassige Tagesschnellzüge von Oderberg über Ruttka nach Poprád-Felka laden zum Besuche des hohen Tatragebirges ein (ab Berlin 11.^{34}, an Poprád-Felka 5.30 bezw. ab Poprád-Felka 11.45, an Berlin 5.^{25}).

22. Neue Schwarzwald-Schnellzüge zwischen Hausach und Eutingen (R. K. B. 250) stellen eine Nachmittagsverbindung zwischen Strassburg und Stuttgart her, die etwas langsamer, aber romantischer ist, als die auf dem gewöhnlichen Wege über Karlsruhe.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecke Forchheim-Ebermannstadt (14,747 km) der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, welche voraussichtlich am 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, sowie die Strecken der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen Borovo-Vukovár (3,703 km), Sümeg-Tapolcza (19,14 km), Dévaványa-Szeghalom-Kót (40,1 km) nebst Flügelbahn Szeghalom-Füzes-Gyarmat (8,9 km) und Brassó-Zernest (27,900 km) sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — und zwar die Strecken Borovo-Vukovár und Sümeg-Tapolcza, welche bereits am 14. Januar d. J. bezw. 16. d. Mts. eröffnet worden, sogleich, die übrigen Strecken vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Vereins-Betriebsreglement. Der III. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1668 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Beseitigung der unteren stufenförmigen Abgrenzung der Umrisslinie für Betriebsmittel, insbesondere für Lokomotiven und Tender (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 1768 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 1802 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 1808 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 1840 vom 26. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die Laufläche der Radreifen (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 1841 vom 26. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 1862 vom 26. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 28. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Zur Geschichte des Staatsbetriebes und der Verstaatlichungen in Oesterreich.

Die schon in den ersten Sitzungen des Reichsrathes, sowie im Staats-Eisenbahnrathe laut gewordenen Wünsche der Abgeordneten nach Verstaatlichung der noch bestehenden Privatbahnen, welche den in der Allerhöchsten Thronrede diesbezüglich eröffneten Aussichten begegneten, bringt die verschiedenen Wandlungen in Erinnerung, welche die Staatsbahnfrage in Oesterreich schon durchgemacht hat. Die jüngste Periode ist nicht die erste, dass in Oesterreich Privatbahnen vom Staate ins Eigenthum und in den Staatsbetrieb übernommen werden. Baron Bruck hat es als Handelsminister schon im Jahre 1849 unternommen, die damals bestehenden Privatbahnen mit Ausnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu einem zusammenhängenden Staatsbahnnetze zu umfassen; diese Aktion wurde auch nach seinem Rücktritte bis in das Jahr 1854 fortgesetzt, während gleichzeitig die nördliche und südliche, wie die östliche und südöstliche Staatseisenbahn im Bau begriffen waren. Es war dies zugleich eine Hilfsaktion, da die Mehrzahl der Privatunternehmungen wegen finanziellen Unvermögens die ihnen konzessionirten Linien nicht ausbauen konnten, daher die Regierung schon im Jahre 1845 von mehreren derselben Aktien und Prioritäten übernehmen musste. Der Betrieb der vom Staate gebauten Linien wurde (sowie auch später in den 70er Jahren) den anschliessenden Privatbahnen pachtweise oder gegen Vergütung der Betriebskosten überlassen, bis es möglich war, denselben der inzwischen entstandenen Staatseisenbahn-Betriebsdirektion einzuverleiben. An diesem Prinzipe hielt Baron Bruck auch dann fest, als er zum Finanzminister ernannt wurde, während unter den Ministerien Bach und Baumgarten gerade das Gegentheil, die Entstaatlichung der Oesterreichischen Bahnen durch den Verkauf der nördlichen und südöstlichen, sowie der Lombardisch-Venezianischen und südlichen Staatseisenbahn eingeleitet wurde. Die diesbezüglichen zwei Gesellschaften der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn und der Südbahn hatten den Kaufpreis hiefür in klingender Münze zu bezahlen, um der Oesterreichischen Nationalbank die Mittel zur Wiederaufnahme der Baarzahlungen zu bieten, welche jedoch durch den Italienischen Krieg im Jahre 1859 vereitelt wurden. Es folgte nun die Periode der kleinen Eisenbahnkonzessionen, durch welche Eisenbahnlinien nur mit Hilfe der Staatsgarantie geschaffen wurden. Die finanziellen Lasten, welche dieses System dem Staate aufbürdete, führten zur Wiederaufnahme der Verstaatlichung durch das Gesetz vom 14. Dezember 1877. Darauf beruht vorerst die Betriebsübernahme und sodann die vollständige Verstaatlichung der Niederösterreichischen Staatsbahnen und zahlreicher anderer Bahnen, aus denen wir nur jene der Dniesterbahn hervorheben, weil bei ihr zum ersten und einzigen Male das Prinzip des kommerziellen Werthes zur Anwendung gelangte. Die darauf folgende zweite Verstaatlichungsaktion, die neben der Absicht, nothleidende Bahnen aus der Welt zu schaffen, noch die Herstellung eines zusammenhängenden Staatsbahnnetzes und die Einflussnahme desselben auf die Privatbahnen bezweckte, vollzog sich nun in einem für deren Aktionäre weit günstigeren Umstande. Die Bedingungen für die Verstaatlichung der Kaiserin Elisabethbahn, der Kaiser Franz Josef-, der Kronprinz Rudolf- und der Vorarlberger Bahn wurden fast zu liberal bemessen. Es wurden nämlich nicht nur sämmtliche Prioritäten vom Staate als Selbstzahler übernommen, sondern auch die Aktien mit einer Verzinsung bedacht, welche sie bisher nie erzielt hatten und überdies die bedeutenden mit 9 % zurückzuzahlenden Zinsengarantie-Vorschüsse vollständig gestrichen. Ueber die nun bevorstehende dritte Phase der Verstaatlichungsaktion schreiben wir demnächst.

Die Stadtbahn und die Begünstigung Wiens.

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause wurden seitens der nationalen Deputirten Stimmen dagegen laut, dass der Stadt Wien jetzt so viele Begünstigungen zu theil werden sollen. Dem trat der Minister a. D. Dr. Herbst mit folgenden Bemerkungen entgegen: Ist es etwa eine besondere Begünstigung, dass die Regulirung der Donau, des grössten Reichsflusses, welche naturgemäss dem Staate obliege, zu zwei Drittheilen von der Gemeinde Wien bezahlt werden müsse? Allen Respekt vor der Moldau (deren Regulirung beantragt war), aber mit der Donau lasse sie sich nicht vergleichen. Und wenn eine Stadtbahn in Wien unter Betheiligung des Staates gebaut werde, so sei dies eigentlich eine Bahn von grossem Reichsinteresse, mehr als eine ganze Menge anderer Bahnen, die nichts tragen, und sie sei schon vom militärischen Standpunkte ein Reichsinteresse. Im Jahre 1866 musste die ganze Armee durch die ganze Stadt marschiren, weil es keine Verbindung zwischen dem Nord- und Südbahnhof gab. Oder ist das Verhalten des Staates in der Frage der Wienfluss-Regulirung eine Begünstigung? Für Wildbachverbauungen irgendwo muss der Staat herhalten, und das sind weder schiffbare Flüsse noch solche, die eine Bedeutung für ein grosses Gebiet haben.

Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg.

Den betreffenden Konzessionären wurde von der Regierung die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: „Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau)“ mit dem Sitze in Graz ertheilt und die Satzungen dieser Gesellschaft genehmigt.

Verstaatlichung der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.

Der Handelsminister beabsichtet, binnen kurzem auch mit der Verstaatlichung der genannten Eisenbahn vorzugehen und an die Verwaltung die Aufforderung zu richten, in die Verhandlungen über die Modalitäten der Ablösung einzutreten. Die Fünfkirchen-Barcser Bahn, welche zu den garantirten Bahnen zählt, befindet sich bereits thatsächlich im Betriebe der Ungarischen Staatsbahnen, wenngleich die Direktion der letzteren eine besondere Abtheilung geschaffen hat, welcher gleichzeitig die Budapest-Fünfkirchener Bahn zugewiesen ist. Das Aktienkapital der Fünfkirchen-Barcser Bahn beträgt 3 464 200 fl. Silber und besteht aus 17 321 Aktien zu 200 fl. Der Aktienkupon wird derzeit mit 4 fl. 97,2 kr. in Silber eingelöst, da 2,8 kr. für die Kupon-Stempelgebühr in Abzug kommen. Die Anleihen der Gesellschaft bestehen aus 3,4 Millionen Gulden mit 5 % verzinslichen Silberprioritäten und rund 300 000 fl. Goldprioritäten; die letzteren bilden einen Theilbetrag jenes Investitionsanlehens, welches seinerzeit für die garantirten Ungarischen Bahnen aufgenommen wurde. Das gesammte Anlagekapital der Fünfkirchen-Barcser Bahn stellt sich auf 7,1 Millionen Gulden.

Bemessung der Rente für die Wittwe eines Verunglückten. (Rechtsfall.)

Der Bremser eines Zuges wurde während der Fahrt über eine Brücke in den Fluss gestürzt und es konnte sein Selbstverschulden nicht nachgewiesen werden; sein von der Wittwe als Rente nach Abzug der ihr gebührenden Pension von 100 fl. verlangtes Jahresgehalt von 360 fl., somit im Reste von 260 fl. wurde von allen 3 Instanzen (O. G. H. 6861 ex 1890) mit 180 fl. bemessen und ihr der Ersatz von $^3/_4$ der Gerichtskosten seitens der geklagten Bahn zugesprochen; das Verlangen der letzteren, dass auch ein von einem Versicherungsinstitut ihr zukommender Jahresbetrag in Abzug gebracht werde, wurde abgewiesen.

Die Beweggründe berufen sich auf das Oesterreichische Unfallgesetz vom 5. März 1869; welches nicht erfordert, dass der Unfall durch irgend eine äussere Einwirkung auf den Bahnkörper oder die dazu gehörigen Fahrbetriebsmittel oder durch ein eingetretenes Gebrechen an derselben veranlasst worden sei. Bei der Bemessung der Rente konnte die Hoffnung auf eine mit der Zeit bessere Besoldung des Verunglückten nicht in Betracht kommen; andererseits konnte dessen ganzes Gehalt deshalb nicht zugesprochen werden, weil ein angemessener Theil davon für seinen eigenen Lebensunterhalt abzuziehen war; der Prozesskostenersatz konnte endlich nicht ganz zugesprochen werden, weil die geklagte Bahn die entfallenden Pensionsbeträge selbst bei Gericht stets erlegt hatte. (Nr. 18 der Röll'schen Sammlung in der „Ztg. f. Eisenbahn u. Schifffahrt“ Heft 12, 1891.)

Berechnung des Lagergeldes für infolge Verkehrsstörungen eingelagerte Güter.

Das Tarifkomitee der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen, welches in seiner letzten Sitzung die Deklassifikation zahlreicher Artikel in geringer tarifirte beschloss, hat rücksichtlich des Lagergeldes für infolge von Verkehrsstörungen eingelagerte Güter folgende Bestimmung beantragt: Wird ein Gut, dessen Beförderung bis zur Bestimmungsstation infolge einer eingetretenen Verkehrsstörung unthunlich geworden ist, in der Absendungsstation oder in einer auf dem Transportwege gelegenen Zwischenstation dem Versender zur Verfügung gestellt, und trifft derselbe innerhalb 4 Tage von der nach Absendung der Verständigung folgenden Mitternacht gerechnet keine Verfügung, durch welche das Gut vom Lager kommt, so wird angefangen vom fünften Tag nach Absendung der Verständigung ein Lagergeld von 0,2 kr. für 100 kg und Tag erhoben. Wurde aber der Versender von der Verkehrsstörung seitens der Station, in welcher das Gut aufgehalten werden musste, nicht verständigt, so werden auch Lagergebühren nicht

in Anwendung gebracht. Falls die Entladung eines wegen Verkehrsstörung zur Verfügung gestellten Gutes seitens der Partei zu besorgen ist, der Versender aber dieselbe nicht innerhalb der tarifmässigen Ladefrist besorgt, werden Wagenverzögerungsgebühren nicht eingehoben. — Da diese Grundsätze der Billigkeit entsprechen, so werden dieselben sowohl die Genehmigung der Direktorenkonferenz als auch des Handelsministeriums erhalten.

Konstituirende Generalversammlung der Budapester elektrischen Stadtbahn-Aktiengesellschaft.

Diese bisher von der Firma Siemens & Halske betriebene Bahn geht nun auf die vorgenannte Aktiengesellschaft über. Das eingezahlte Aktienkapital beträgt 3 000 000 fl., zuerst in 30 000 Stück volleingezahlten Aktien à 100 fl. — In einer diesbezüglich abgehaltenen Sitzung der Stadtverordneten wurden die Punkte, welche sich anlässlich der Umwandlung dieses Unternehmens in eine Aktiengesellschaft auf die Fortdauer des Betriebes, die Feststellung des Heimfallrechtes an die Stadt Budapest, die Ueberwachung der Gebahrung, die Bestimmungen über die Bildung der genannten Aktiengesellschaft und die Ausgabe von Prioritätsobligationen durch dieselbe, ferner auf den Erlag einer Kaution, die Höhe der Ordnungsstrafen und die Feststellung des Gerichtsstandes, endlich auf die Erweiterung des Unternehmens durch den Bau neuer Linien beziehen, nach den Vorschlägen des städtischen Eisenbahnkomitees angenommen.

Generalversammlung der Ostrau-Friedlander Eisenbahn am 21. Mai d. J.

Nach dem verlesenen Geschäftsberichte waren die Ergebnisse des Geschäftsjahres 1890 sehr günstig, und zwar die besten seit dem Bestehen der Gesellschaft. Der Bericht führt aus, dass die vom Verwaltungsrathe in den Jahren 1888 und 1889 ins Werk gesetzten Kapitalsaufwendungen und Vereinbarungen — Rekonstruktion der Strecke F r i e d e c k - F r i e d l a n d und P e a g e v e r t r a g mit der Nordbahn — die für die künftige Gestaltung des Verkehrs auf der gesellschaftlichen Linie gehegten Erwartungen erfüllen, indem durch den Anschluss der S t ä d t e b a h n (Bielitz-Kojetein) ein heute schon nicht unbedeutend zu nennender Transitoverkehr ins Leben gerufen wurde, welcher auf den theilweisen Entgang im Lokalverkehr ausgleichend einwirkt und die Verkehrsverhältnisse auf der ganzen Strecke günstig beeinflusst. Bei dem Personenverkehr betragen die Einnahmen 12 000 fl. mehr als im Vorjahre; im Berichtsjahre wurden 38 000 Personen mehr als im Jahre 1889 befördert. An Gütern wurden 225 000 t (+ 12 000 t) transportirt, doch ist infolge der niedrigen Transitotarife die Mehreinnahme nicht erheblich. Die verschiedenen Erträgnisse stellen sich durch die vortheilhafte Rückwirkung des Peageverhältnisses auf den allgemeinen Verkehr um rund 35 000 fl. höher. Die eigentlichen Betriebsauslagen haben sich um 7 200 fl. ermässigt. Von dem nach Abzug der satzungsgemässen Dotirungen, zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre, verfügbaren Reingewinne von 97 778 fl. werden 72 500 fl. auf die 7 250 Stück Aktien (à 200 fl.) als 5 % Dividende vertheilt, sohin ist der am 1. Juli d. J. fällige Kupon mit 10 fl. für die Aktie einzulösen und der Rest von 25 278 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Galizischen Carl Ludwigbahn am 23. Mai d. J.

In dem verlesenen Jahresberichte werden die Ergebnisse des Jahres 1890 als relativ günstige bezeichnet. Die J a r o s l a u - S o k a l e r B a h n lasse den Eintritt gesicherter ausreichender Verzinsung baldigst gewärtigen. Nicht in gleichem Maasse könne solches von der Linie D e m b i c a - N a d b r z e z i e - R o z w a d o w vorhergesagt werden. Die Arbeiten zur L e g u n g d e s z w e i t e n G e l e i s e s zwischen Krakau und Lemberg werden am 1. Juli vollendet sein. Der Bericht wendet sich nunmehr der Besprechung der in Aussicht stehenden V e r s t a a t l i c h u n g s a k t i o n zu und bemerkt: Das Bestreben, das Eisenbahnwesen in immer weiterem Umfange ausschliesslich staatlichen Zwecken zu unterwerfen, bringt es mit sich, dass den Privateisenbahn-Unternehmungen immer mehr und mehr die Eignung entzogen wird, gleichmässig den Interessen des Staates und ihren eigenen Bedürfnissen entsprechen zu können. Von dieser Erwägung geleitet, hat der Verwaltungsrath die Mittheilungen der Staatsverwaltung, dass dieselbe in Würdigung der so oft und so lebhaft betonten Wünsche Galiziens die Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn ins Auge fasse, auf das lebhafteste begrüsst, weil vermöge der Bestimmungen der Konzessionsurkunden, betreffend die Hauptlinien, sowie vermöge der Umstände, unter welchen die Lokalbahnen, insbesondere aber die Lokalbahn D e m b i c a - R o z w a d o w, konzessionirt worden sind, jeder Zweifel an eine befriedigende Lösung der Verstaatlichungsfrage von vornherein ausgeschlossen erschien. So dringend geboten aber eine rasche Klarstellung der Verhältnisse auch ist, so sieht sich der Verwaltungsrath dennoch durch den Inhalt des ihm zugestellten Ministerialerlasses zu seinem lebhaften Bedauern nicht in die Lage versetzt, ohne besondere Vollmacht der Aufforderung zu entsprechen, in Verhandlungen über eine eventuelle Verstaatlichung einzutreten. Der Verwaltungsrath vermag sich nämlich der Besorgniss nicht zu entschlagen, dass eine derartige Verhandlung immerhin präjudizirlich wirken könnte und dass die Möglichkeit eines solchen Präjudizes im gegebenen Falle insbesondere deshalb ernste Erwägung verdient, weil und insolange die Verstaatlichung lediglich als Eventualität bezeichnet ist und über die Voraussetzung einer Verwirklichung dieser Eventualität jedwede Andeutung fehlt. Aus diesen Gründen wird eine b e s o n d e r e G e n e r a l v e r s a m m l u n g einberufen werden, um den Aktionären in umständlicher Weise über alle Einzelheiten der bei allfälliger Einlösung der Linien der Galizischen Carl Ludwigbahn in Berücksichtigung zu ziehenden Gesichtspunkte zu berichten, und erst nach eingehender Erörterung um Ertheilung von Vollmacht, rücksichtlich von Direktiven für allfällige Einlösungsverhandlungen zu bitten. Der Verwaltungsrath zieht es deshalb vor, von einer solchen Berichterstattung abzusehen, und wird erst in allernächster Zeit an die Ausschreibung einer ausserordentlichen Generalversammlung schreiten, welche sich ausschliesslich mit der Einlösungsfrage zu beschäftigen haben wird. Sodann gelangten die Anträge bezüglich Verwendung des Restgewinnes von 492 570 fl. zur Verhandlung. Von diesem Gewinne sind zunächst die persönlichen Gewinnantheile des Verwaltungsrathes in Höhe von 54 600 fl. in Abzug zu bringen. Der Verwaltungsrath beantragte, der Ruhegehaltskasse einen ausserordentlichen Zuschuss von 37 970 fl. zuzuwenden. Der verbleibende Rest von 400 000 fl. ist mit der Staatsverwaltung zu theilen, so dass 200 000 fl. zur Verfügung der Generalversammlung stehen. Mit Rücksicht auf die unklaren Verhältnisse der Unternehmung schlägt der Verwaltungsrath vor, diesen Betrag nicht zur Vertheilung zu bringen, sondern auf neue Rechnung vorzutragen und sohin den Julikupon mit dem Betrage von 5, 25 fl. einzulösen. In der über diesen Antrag eröffneten Debatte stellte ein Aktionär die Anfrage, ob nicht dieser Gewinnvortrag neuerlich mit der Regierung zu theilen sein werde. Generaldirektor Freiherr v. Sochor erklärte diese Besorgniss für unbegründet, da lediglich die vor dem Jahre 1890 erzielten Gewinnüberschüsse zur Hälfte dem Staatsschatze zufallen, und bemerkte, dass es deshalb nothwendig sei, einen Gewinnvortrag zurückzubehalten, weil vielleicht bei den Verstaatlichungsverhandlungen einige kleinere Positionen des Abschlusses nicht anerkannt werden könnten und es sich als zweckmässig erweisen würde, diesen Posten einen Kompensationsfonds gegenüberzustellen. Die Anträge des Verwaltungsrathes wurden hierauf angenommen.

Der Weltpostverein und die Börse; Kursnotiz.

In Wien tagt gegenwärtig der vierte Kongress des Weltpostvereins; diese Versammlung hat ihre Arbeiten erst begonnen, über welche wir demnächst berichten werden. Man vermisst in den gehaltenen Begrüssungs-, Danksagungs- und Tischreden die dem Eisenbahnwesen doch schuldige Anerkennung, da ohne dasselbe dieser Verein doch kaum jene Entwickelung erlangt hätte, deren er sich erfreut. Vielleicht hat sich diese Nichtberücksichtigung auch der Börse mitgetheilt, da zumeist ohne greifbare Ursachen der Verkehr in Transportwerthen flau war. Nur Staatsbahnaktien (273) setzten ihre steigende Richtung fort, weil die Ablösung der Ungarischen Linien derselben nun als ein fait accompli anzusehen ist und es sich jetzt nur um diesfällige Nebenfragen handelt. Südbahn (104, 50) bildete den Gegensatz, da eine schädliche Rückwirkung der billigen Tarife der Oesterreichischen Staatsbahnen bei ihr — wir glauben mit Unrecht — zumeist befürchtet wird. Carl Ludwigbahn (216) erhielt sich zur vorwöchentlichen Notiz, weil in ihrer Generalversammlung keine endgültigen Mittheilungen über die Verstaatlichung gegeben wurden. Schwächere Abschläge erlitten: Nordbahn (2825), Nordwestbahn (207, 50) und Elbethalbahn (221, 50). Dagegen war der Prioritätenmarkt sehr lebhaft, ein Stückemangel trat ein und eine Zurückhaltung seitens der Abgeber war bemerkbar.

Aus der Schweiz.

Auszug aus dem Geschäftsbericht des Eidgenössischen Eisenbahndepartements vom Jahre 1890.

In Bezug auf die internationalen Verhältnisse ist bemerkenswerth, dass die seit 1886 pendente Angelegenheit des i n t e r n a t i o n a l e n E i s e n b a h n - F r a c h t r e c h t s im Berichtsjahre glücklich den gewünschten Abschluss gefunden hat, indem nach Eintreffen der letzten noch ausstehenden Zustimmung einer betheiligten Regierung am 13. und 14. Oktober

in Bern die diplomatische Schlusskonferenz stattfinden konnte, welche die Unterzeichnung des Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr und damit den Abschluss eines Staatsvertrages zum Gegenstand hatte. Dieser bedarf nun noch der Ratifikation durch die legislativen Körperschaften der einzelnen Vertragsstaaten.

Betreffend das Projekt des Simplon-Durchstiches ist zu erwähnen, dass wir im Berichtsjahre Gutachten über die Projekte und Kostenberechnungen, sowie über die Frage, welche finanziellen Folgen sich für die Jura-Simplonbahn aus dem Betriebe des Simplontunnels ergeben werden, einholten. Der Jura-Simplonbahn gegenüber erklärten wir uns bereit, die Verhandlungen mit der Italienischen Regierung über die Herstellung des Simplontunnels mit der in dem Projekt vom Jahre 1882 angenommenen Höhenlage fortzusetzen, und luden daher die Direktion der Bahngesellschaft ein, uns mit möglichster Beförderung definitive Baupläne für den Tunnelbau und die Zufahrten vorzulegen und über die muthmaasslichen Kosten des Baues eine genaue Berechnung aufzustellen, welcher ein Plan über die Beschaffung der Geldmittel beizulegen sei. Der Italienischen Regierung liessen wir mittheilen, der Bundesrath sei bereit, auf die von ihr zuletzt ausgesprochene Anschauung einzugehen, und werde deshalb ungesäumt von sich aus die Ausarbeitung von definitiven Plänen für den Bau des Simplontunnels anordnen und dieselben s. Zt. der Italienischen Regierung zum Zwecke der Fortsetzung der Unterhandlungen vorlegen.

Von 31 zu Anfang des Berichtsjahres noch nicht erledigten und 60 während derselben eingereichten Konzessionsgesuchen wurden 31 durch Ertheilung der Konzession erledigt; als noch nicht spruchreif mussten auf das Jahr 1891 51 Konzessionsgesuche übertragen werden. Das Konzessionsgesuch für eine schmalspurige Eisenbahn von Hergiswyl nach Grafenort wurde zurückgezogen, während diejenigen für eine Eisenbahn von Ebnat-Kappel nach Rapperswil, für eine Zahnradbahn von der Papierfabrik Wiedikon bis zum Kohlenhof bezw. Utokulm, und für eine Drahtseilbahn von Lauterbrunnen nach Wengen durch Nichteintreten erledigt wurden. Das Gesuch für eine Strassenbahn Altstätten-Berneck-Rorschach fiel dahin, weil die Kantonsregierung die Bewilligung für die Strassenbenutzung verweigerte.

Die Eröffnung des Betriebes wurde auf folgenden Linien bewilligt: Drahtseilbahn Lugano-San Salvatore; Zahnradbahn Capolago-Monte Generoso; Berner Oberlandbahnen; Schmalspurbahn Visp-Stalden-St. Niklaus (-Zermatt); (Landquart-) Klosters-Davos; Genfer Schmalspurbahnen, Linien Genf-Terney, Genf-Châtelaine-Vernier, Laconnex-Eaumorte-Chancy und Genf-Veigy; Schmalspurbahn Brenets-Locle; Strassenbahn in der Stadt Bern; Drahtseilbahn Ecluse-Plan. Die Gesammtlänge dieser neu eröffneten Linien beträgt 103,485 km. Die Arbeiten für die Herstellung des zweiten Geleises auf der Bergstrecke der Gotthardbahn (Erstfeld-Biasca 90,2 km) wurden auch im Berichtsjahr energisch fortgesetzt und auf der Südseite des Gotthard so weit gefördert, dass der doppelspurige Betrieb der Strecke Airolo-Faido (mit 7 Tunneln von 4004 m Gesammtlänge und 6 grösseren Brücken von zusammen 226 m Länge) im Laufe des Sommers eröffnet werden konnte, infolge dessen die Gotthardbahn nun eine zusammenhängende zweispurige Strecke (Göschenen-Faido) von 35,57 km besitzt. Der Stand und Fortschritt der Arbeiten auf den noch im Bau befindlichen Sektionen: Faido-Biasca und Erstfeld-Göschenen mit 18 auszuweitenden Tunneln (10,466 m) und vielen grösseren Brücken, ist ein derartiger, dass die rechtzeitige Vollendung der Arbeiten innerhalb der gegenüber dem ursprünglichen Programm um 3 Jahre gekürzten Frist gesichert erscheint. Demnach wird die Bergstrecke Erstfeld-Biasca vom 1. Oktober 1893 an durchgehends zweispurig betrieben werden können.

Unterbau. Es gelangt u. a. zur Ausführung die Verlängerung des Nanchautunnels (Jougnelinie) zum Schutz der Bahn gegen Erdrutschungen und Felsablösungen, die Fortsetzung der Rekonstruktion defekter Tunnelgewölbe im Hauensteintunnel. Auf Herstellung der nöthigen Anzahl gehörig dimensionirter und richtig angeordneter Tunnelnischen wurde im Hinblick auf die Sicherheit des Bahnpersonals, sowohl bei bestehenden als im Bau begriffenen Bahnen gedrungen. In den längern Tunneln einer Bergbahn machten sich beim Bahnbetrieb ungünstige Rauchverhältnisse geltend, wodurch die Reisenden und das Zugpersonal belästigt werden. Die im Bau befindlichen Zahnradbahnen wurden auf die Nachtheile eines niedrigen Tunnelprofils aufmerksam gemacht.

Eine bedeutende hierseits verlangte Verbesserung erfährt die Seilbahn Territet-Glion durch Abänderung des Längenprofils auf 270 m Länge. Der Gefällsbruch im untern Theil der Bahn wird gemildert und damit die Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes wesentlich erhöht.

Uferschutzbauten sind auf verschiedenen Strecken ausgeführt worden, so am Bodensee zur Sicherung der Bahn gegen Wellenschlag, an der Broye, Landquart, Rhone usw., ferner zur Sicherung von Brücken (auf der Jura-Simplonbahn). Je mehr die Eisenbahnen auch in das Hochgebirge vordringen, desto mehr erscheint es geboten, ein angelegentliches Augenmerk auf die Sicherung des in solchen Gegenden durch mancherlei Naturereignisse und elementare Gewalten, wie Lawinen, Felsstürze, Steinschläge, Ausbrüche von Wildbächen, Terrainrutschungen usw. gefährdeten Betriebes zu richten. Betriebsstörungen infolge von Naturereignissen haben im Berichtsjahr stattgefunden auf der Gotthardbahn, wo bei Melano der Abendzug auf eine durch den ausgetretenen Molinobach auf die Bahn geschwemmte Schuttmasse stiess und entgleiste, auf Landquart-Davos, wo eine Bahnbrücke weggerissen wurde und eine Dammrutschung eintrat, auf Rorschach-Heiden (Dammrutschung), Generosobahn (Unterwaschen des Geleises).

Die den Bahnverwaltungen schon vor einigen Jahren empfohlenen Vorkehrungen gegen die Folgen von Entgleisungen auf grösseren Eisenbahnbrücken (Leitschienen bezw. Leithölzer) sind noch nicht im wünschbaren Umfange angebracht worden. Solche Maassregeln sind allgemein auf der Gotthardbahn und auch bei einigen Brücken der Nordostbahn getroffen worden.

Anlässlich der Aufstellung von Vorschriften über Instandhaltung der Bahnen im allgemeinen werden auch Normen über eiserne Brücken (Konstruktion, Belastung usw.), welche als Grundlage zur Regelung obiger Verhältnisse dienen dürften, bearbeitet. Ebenso sollen Vorschriften aufgestellt werden über die periodische Untersuchung und Erprobung der älteren Brücken.

Oberbau. Der Stand der Schwellen in den durchgehenden Hauptgeleisen der Hauptbahnen ist mit Ende 1890 in Prozenten der Länge dieser Geleise folgender:

	Eisenschwellen	Eichenschwellen	Gemischte Holzschwellen oder Weichholzschwellen
Centralbahn	53.9	—	46.1
Gotthardbahn	34.9	48,2	16,9
Nordostbahn	28.2	—	71,1
Jura-Simplonbahn	20,7	14,7	64,6
Verein. Schweizer-Bahnen	8.9	7,0	84.1
5 Hauptbahnen	28,7	10,9	60,4

Der Stand der Schienen in den durchgehenden Hauptgeleisen der 5 Hauptbahnen ergibt mit Ende 1890 in Prozenten der Länge dieser Geleise:

	Stahlschienen	Eisenschienen
Gotthardbahn	91.2	8.8
Vereinigte Schweizer-Bahnen	67.7	32.3
Nordostbahn	62,1	37.9
Jura-Simplonbahn	61.2	38,8
Centralbahn	50,4	49,6
5 Hauptbahnen	63,3	36.7

Auf der Jura-Simplonbahn bezw. auf den Linien der ehemaligen Jurabahn ist ein neuer Oberbautypus mit verstärkten eisernen Querschwellen und stärkerer Schiene (Stahlschiene von 36 kg auf das laufenden Meter auf Eisenschwellen von 58 kg mit schwebendem Schienenstoss) zur Anwendung gekommen und für die Geleiseumbauten der Hauptlinien des Gesammtnetzes wird eine Schiene von 42 kg auf flusseisernen Querschwellen von 58 kg in Aussicht genommen. Auch für die Gotthardbahn sind zwei neue stärkere Schienentypen (für die freie Strecke mit 46,4 kg und für Tunnel mit 48,5 kg) genehmigt worden. — Auf der Vitznau-Rigibahn ist der neue, ganz eiserne Oberbau mit Ausnahme des zweiten Geleises Freibergen-Kaltbad durchgeführt. — Für zweckmässige Aenderungen am Oberbau der Giessbachbahn bei der Ausweichungsstelle im Zusammenhang mit dem Umbau der Wagen wurde ein Projekt gutgeheissen.

Stationen. In dem seit Sommer 1889 im Umbau begriffenen Bahnhof Bern wurden die Arbeiten so weit gefördert, dass ein Theil der durchgehenden Geleiseanlagen mit den zugehörigen Einrichtungen (Perrontunnel usw.) im Laufe des Sommers dem Betrieb übergeben werden konnte. Es wird angestrebt, die Bahnhoferweiterung bis kommenden Sommer in der Hauptsache durchzuführen. — Für den Umbau des Bahnhofes Rorschach wurde das von der Bahndirektion vorgelegte Projekt grundsätzlich genehmigt. Für die Erweiterung des Bahnhofes Luzern wurden, wie schon im letzten Geschäftsbericht erwähnt, neue Studien gemacht und dieselben dem Eisenbahndepartement zu Anfang des Jahres 1891 zur Kenntniss gebracht. Ueber die Erweiterung des Badischen

Bahnhofes in Basel im Zusammenhang mit der angestrebten Verbesserung der dortigen Strassenverhältnisse, hat die Badische Bahnverwaltung die Vorlage eines neuen Projektes in Aussicht gestellt, welches den infolge Zunahme des Verkehrs veränderten Verhältnissen durch eine ziemlich weitgehende Umgestaltung der ganzen Bahnhofanlage Rechnung tragen soll. — Einladungen an die Bahnverwaltungen sind im weiteren ergangen zur Vorlage von Erweiterungsprojekten für die Bahnhöfe Romanshorn, Winterthur, Aarau, Lausanne.

Die von uns angestrebte Trennung der Warteräume von Restaurationslokalen ist noch nicht überall durchgeführt.

Auf bessere Einrichtungen zum Besteigen und Verlassen der Eisenbahnwagen wird fortwährend gedrungen.

Signale und Mechanismen. Am Schlusse des Jahres 1890 betrug der Stand der Riegelungen der Weichen in Prozenten der Zahl von Stationen, welche überhaupt Weichen besitzen:

Gotthardbahn 83 %, Centralbahn 57 %, Vereinigte Schweizer-Bahnen 28 %, Jura-Simplonbahn 22 % und Nordostbahn 7 %.

In Prozenten der Länge derjenigen Bahnstrecken, welche zunächst mit Glockensignalen zu versehen sind, ist der Stand dieser Signale mit Ende 1890 folgender:

Vereinigte Schweizer-Bahnen 100 %, Gotthardbahn 100 %, Tössthalbahn 100 %, Jura-Neuchâtelois 100 %, Centralbahn 97 %, Jura-Simplonbahn 40 % und Nordostbahn 33 %.

Behufs Sicherung der Bahnen und ihres Betriebes bei Anlage elektrischer Starkstromleitungen längs oder quer derselben hatte das Departement entsprechende Regeln entworfen und versuchsweise zur Anwendung gebracht. Nachdem sich diese Regeln als zweckmässig erwiesen, wurden sie im Benehmen mit der Telegraphendirektion und auf Grund der gemachten Erfahrungen revidirt und sodann in Form eines Cirkulars den Bahnverwaltungen, Kantonsregierungen usw. zur Kenntniss gebracht.

Bahnabschluss. Mit Berücksichtigung der Strecken, für welche besondere Umstände, wie Tunnel, Flüsse usw., die Weglassung einer Einfriedigung motiviren, sind auf den Hauptbahnen Ende 1890 in Prozenten der doppelten Bahnlänge eingefriedigt:

Gotthardbahn 99,9 %, Centralbahn 76,5 %, Nordostbahn 69,5 % und Vereinigte Schweizer-Bahnen 33,0 %.

Auf Unterdrückung bezw. Vermeidung von Niveauübergängen wurde auch im Berichtsjahre und nicht ohne Erfolg hingewirkt.

(Schluss folgt.)

Aus Belgien und Luxemburg.

Antwerpen-Genter Eisenbahn.

Der der Hauptversammlung am 7. März d. J. vorgelegte Geschäftsbericht erinnert zunächst daran, dass die Regierung noch immer nicht die Genehmigung zur Umänderung der Spurweite auf 1,50 m ertheilt hat. Nach Ansicht des Verwaltungsrathes scheine die Staatsbahnverwaltung von dem Vorurtheil befangen zu sein, dass die zur Vollspurbahn umgebaute Antwerpen-Genter Bahn mit einer der Staatsbahnlinien in Wettbewerb treten könne, falls die Antwerpen-Genter Bahn durch eine Brücke oder einen Tunnel mit Antwerpen in unmittelbare Verbindung gesetzt würde. Die Genehmigung soll nämlich nur unter der Bedingung der Einräumung des in der Konzession nicht vorgesehenen Verstaatlichungsrechtes ertheilt werden; die Gesellschaft hat sich auch zu diesem Zugeständniss bereit erklärt, vorausgesetzt, dass für den Fall einer etwaigen Verstaatlichung angemessene Bedingungen vorgesehen werden. In dieser Beziehung hat die Regierung ihre Meinung noch nicht kundgegeben.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich im Jahre 1890 auf 1 186 070 Frcs. (gegen 1 197 136 Frcs. in 1889), die Betriebsausgaben auf 745 301 (699 995) Frcs. oder 62,84 (58,55) % der Einnahme und demnach der Betriebsüberschuss auf 440 769 (497 141) Frcs. An Gewinn wurden wie im Vorjahre 22 Frcs. auf den Antheilschein vertheilt, doch mussten zu diesem Zwecke 15 000 Frcs. den besonderen Rücklagen entnommen werden.

Einnahmen der Staatsbahnen in 1890.

Das von der Staatsbahnverwaltung für eigene oder fremde Rechnung betriebene Netz, das Ende 1890 eine Ausdehnung von 3 253 km gegen 3 209 km am gleichen Zeitpunkt des Vorjahres hatte, erzielte im Jahre 1890 eine (nach den Monatsausweisen berechnete) Betriebseinnahme von 141 190 896 Frcs. (gegen 136 855 370 Frcs. in 1889), von denen dem Staatsschatze 136 614 780 (132 469 464) Frcs. zuflossen. Die Reinerträge der Gesellschaften, deren Linien vom Staate betrieben werden, betrugen in dem genannten Zeitraum für die Linie Tournai-Jurbise 919 315 (867 373) Frcs., Hal-Ath und Tournai-Französische Grenze 902 995 (856 016) Frcs., Braine-le-Comte-Gent 1 381 875 (1 298 519) Frcs., für den Belgisch-Preussischen Anschluss bei Welkenraedt 249 533 (255 737) Frcs., für die Linie nach den Hochebenen von Herve 544 931 (514 469) Frcs. und für die Bahn Lüttich-Namur 653 402 (641 713) Frcs.

Direkte Bahn Brüssel-Lille-Calais.

Auf den im Betriebe der Staatsbahnverwaltung stehenden beiden Linien Hal-Ath und Tournai-Französische Grenze der Gesellschaft der direkten Bahn Brüssel-Lille-Calais wurde im Jahre 1890 aus dem Personenverkehr ein Reinertrag von 453 645,91 Frcs. (428 150,31 Frcs. in 1889), aus dem Gepäckverkehr ein solcher von 13 330,22 (13 196,32) Frcs. und aus dem Güterverkehr ein solcher von 436 013,56 (418 288,89) Frcs., im ganzen also ein Betriebsertrag von 902 989,69 (859 635,52) Frcs. erzielt; hierzu kamen an Zinsen angelegter Kapitalien 6 735,55 Frcs. und ein Uebertrag aus dem Vorjahre von 209,90 Frcs., so dass sich eine Gesammteinnahme von 909 935,14 Frcs. ergab. Hiervon wurden zur Verzinsung der Vorzugs-Antheilscheine 390 000 Frcs., zu deren Tilgung 30 270 Frcs., an allgemeinen Verwaltungskosten 38 789,64 Frcs., zur Verzinsung der Stamm-Antheilscheine 432 900 Frcs., zur Entschädigung des Verwaltungs- und Aufsichtsrathes 17 159,90 Frcs. verwendet und 815,60 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Der Gewinn der Antheilscheine betrug für das erste Halbjahr 7,30 Frcs., für das zweite 9,35 Frcs., im ganzen also 16,65 Frcs. Der Rechtsstreit mit der Staatsbahn, betreffend die Kohlensendungen nach Frankreich über Blondain, ist in erster Instanz zu Ungunsten der Gesellschaft entschieden; doch hat sie dagegen Berufung eingelegt.

Eisenbahn Braine-le-Comte-Gent.

Der der Hauptversammlung der Gesellschaft am 25. April d. J. vorgelegte Geschäftsbericht dieser im Staatsbetriebe befindlichen Bahn weist darauf hin, dass sich deren Betriebserträge von 417 041 Frcs. im Eröffnungsjahre 1867 auf 1 383 734 Frcs. in 1890 (1 292 593 Frcs. in 1889), also in 24 Jahren um 232 % oder durchschnittlich jährlich um fast 10 % gesteigert haben. Zu den bezeichneten Betriebserträgen traten 1890 noch 40 005 (36 660) Frcs. verschiedene Einnahmen, so dass sich die Gesammteinnahme auf 1 423 739 (1 329 253) Frcs. belief; nach Bestreitung der Verwaltungskosten, nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, sowie nach Zutheilung von 5 % an die Antheilscheine verblieben noch 740 160 (653 057) Frcs., von denen 3 % den Verwaltungs- und 1 % den Aufsichtsräthen zufliesst = 29 607 (26 122) Frcs., alsdann 24 % dem Konzessionsinhaber = 177 638 (156 731) Frcs., 18 % den 6 000 Vorzugs-Antheilscheinen = 133 229 (117 548) Frcs. und 54 % den 6 000 Stamm-Antheilscheinen = 399 686 (352 646) Frcs. Der Gesammtgewinn der Vorzugs-Antheilscheine beträgt demnach 47,20 (44,60) Frcs., derjenige der Stamm-Antheilscheine 91,60 (83,80) Frcs. Die Regelung der der Gesellschaft schuldigen, aus den verschiedenen Streitigkeiten mit der Regierung herrührenden Summen ist noch nicht erfolgt; doch erhofft dies der Verwaltungsrath für die nächste Zeit.

Strassenbahnen in Verviers.

Die Strassenbahnen in Verviers hatten 1890 eine Betriebseinnahme von 227 283 Frcs., eine Ausgabe von 166 540 Frcs. und demnach einen Ueberschuss von 60 743 Frcs., von dem nach Bestreitung der Lasten noch 41 071 Frcs. verfügbar blieben. Die Antheilscheine erhielten einen Gewinn von 25 Frcs. (6,22 %), die Genussscheine einen solchen von 3 Frcs.

Internationale Eisenbahn-Hilfsgesellschaft.

Die Internationale Eisenbahn-Hilfsgesellschaft (compagnie auxiliaire internationale des chemins de fer) hat in einer am 16. d. Mts. in Brüssel abgehaltenen ausserordentlichen Hauptversammlung behufs Neuanschaffung von 538 Güterwagen beschlossen, durch Schaffung von 10 000 Vorzugs-Antheilscheinen im Nennwerth von je 100 Frcs. und von 10 000 Stamm-Antheilscheinen ohne Werthbezeichnung ihr Gesellschaftskapital von 1 500 000 auf 2 500 000 Frcs. zu vermehren und — obgleich der Kurs der jetzigen Vorzugs-Antheilscheine 275 Frcs. beträgt — die neuen Antheilscheine, und zwar einen Vorzugs- und einen Stamm-Antheilschein zusammen, zum Preise von 200 Frcs. den bisherigen Antheilhabern zum Kaufe anzubieten. Die Gesellschaft verfügte seit ihrer Gründung über einen Bestand von 810 Wagen in 1887, von 844 in 1888, von 829 in 1889 und von 927 in 1890; die dafür vereinnahmten Leihgelder wuchsen in diesem vierjährigen Zeitraum von 278 662,50 Frcs. auf 377 937,34, 474 985,78 bezw. auf 717 993,96 Frcs., so dass die Gesellschaft nach Ansammlung von Rücklagen, sowie nach Abschreibungen und Tilgungen an die Vorzugs-Antheilscheine 6,50 bezw. 7,50, 8,50 und 10,50 %, ferner an die Stamm-Antheilscheine 1,25 bezw. 3,50, 4,50 und 6,50 Frcs. Gewinn vertheilen konnte. Der Bedarf an Wagen ist gegenwärtig so stark, dass die Gesellschaft selbst bei einem doppelten Wagenbestande ebenso wie jetzt ihre sämmtlichen Wagen würde vermiethen können; dieser Zustand wird nach Ansicht des Verwaltungsrathes noch mehrere Jahre andauern.

Todtenschau.

Am 22. April ist in Namur Albert Fassiaux, Generalsekretär des Ministeriums für Eisenbahnen, Post und Telegraphen, Grossoffizier des Leopoldordens und Grossoffizier der Ehrenlegion, im 76. Lebensjahre verschieden. An der Entwickelung des Belgischen Eisenbahnwesens, namentlich an der Schaffung des Nebenbahngesetzes hat der Verstorbene hervorragenden Antheil gehabt; auch die Einrichtung des 1885 in Brüssel abgehaltenen ersten internationalen Kongresses kann man im wesentlichen als sein Werk betrachten.

Luxemburgische Prinz Heinrich-Eisenbahn.

Nach dem der Hauptversammlung am 9. Mai d. J. erstatteten Geschäftsbericht sind die Betriebsergebnisse von 1890 so zufriedenstellend, wie sie die Gesellschaft nur hoffen konnte; trotz der hohen Kohlenpreise, die natürlich grossen Einfluss auf die Betriebsausgaben haben, ist der erzielte Reingewinn noch höher als in sämmtlichen Vorjahren. Der Verkehr der Erzgrubenlinie hat sich wenig gegenüber 1889 verändert; auf der Attertlinie aber ist der Aufschwung dank der Entwickelung der Verkehrsbeziehungen zwischen dem Longwybecken und Deutschland, sowie des Verkehrs der Zweigbahn Petingen-Mont-Saint-Martin ein ganz bedeutender. Auf der Sauerlinie sind die Ergebnisse dieselben geblieben wie im Jahre 1889. Bei der Linie Kautenbach-Wiltz-Bastogne ist die leichte Einnahmevermehrung durch die Mehrausgabe aufgezehrt worden; die Frage der Tarifermässigung für diese Linie ist noch nicht gelöst; da sich die Gesellschaft nicht entschliessen kann, von den ihr konzesionsmässig gesicherten Tarifen, bei deren Erstellung die hohen Anlagekosten der Linie und die durch nichts aufgewogenen schwachen Hilfsquellen der Gegend berücksichtigt wurden, abzugehen; übrigens könne sich Handel und Gewerbe auch bei den jetzigen hohen Tarifen entwickeln und die Gegend könne nicht auf gleichen Fuss mit den übrigen Theilen des Landes gestellt werden. Die Luxemburgische Kantonaleisenbahn-Gesellschaft hat kürzlich die etwa 30 km lange Nebenbahn von Martelingen durch den Kanton Redingen zum Anschluss an die Station Noerdingen der Prinz Heinrichbahn eröffnet; diese Anschlussbahn, die mehrere Ortschaften von einiger Bedeutung und ausserdem die in immer grösserem Umfange betriebenen Schieferbrüche von Martelingen berührt, wird sicherlich einen günstigen Einfluss auf den Verkehr der Attertlinie ausüben. Die Luxemburgische Regierung hat den Vertrag, betreffend Uebergang der Konzession für die Linie Wasserbillig-Grevenmacher (Mosel) von der Luxemburgischen Kantonaleisenbahn-Gesellschaft auf die Luxemburgische Prinz Heinrich-Eisenbahn- und Bergwerksgesellschaft genehmigt, so dass die seit einigen Monaten begonnenen Bauarbeiten an dieser 6 km langen Linie zu Ende des Jahres vollendet sein werden.

An Einnahmen wurden 1890 auf dem ersten Netze (Erzgrubenlinie, Attertlinie und Sauerlinie, zusammen 141 km) im ganzen 2 817 570,75 Frcs. erzielt, und zwar aus dem Personenverkehr 272 163,94 Frcs, Gepäckverkehr 13 493,73 Frcs., Viehverkehr 9 825,01 Frcs., Güter- und Geldverkehr 2 507 708,40 Frcs., an ausserordentlichen Erträgen 12 570,95 Frcs. und aus verschiedenen Quellen 1 808,72 Frcs. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 140 350,76 Frcs., den Verkehrs- und Betriebsdienst 266 812 96 Frcs., die Bahnbewachung und -Unterhaltung 469 964,63 Frcs., endlich für die Zugförderung und den Werkstättendienst 639 032,12 Frcs., zusammen also 1 516 160,47 Francs; es verbleibt demnach vom ersten Netze ein Reinertrag von 1 301 410,28 Frcs. Auf dem zweiten Netz (Wiltz-Linie, 20 km) wurden aus dem Personenverkehr 25 252 86 Frcs., Gepäckverkehr 982,34 Frcs., Viehverkehr 2 313,25 Frcs., Güter- und Geldverkehr 33 021,67 Frcs., an ausserordentlichen Erträgen 1 551,09 Frcs. und aus verschiedenen Quellen 95,32 Frcs., zusammen also 63 216 53 an Einnahmen erzielt. Die Ausgaben betrugen aber für die allgemeine Verwaltung 4 772,81 Frcs., den Verkehrs- und Betriebsdienst 17 337,33 Frcs., die Bahnbewachung und -Unterhaltung 25 673,40 Frcs., endlich für die Zugförderung und den Werkstättendienst 15 487,86 Frcs., zusammen also 63 271,40 Frcs. oder 54,87 Frcs. mehr als die Einnahmen dieses Netzes. Als Gesammtgewinn aus dem Betriebe beider Netze verbleiben demnach nur 1 301 355,41 Frcs.; hierzu treten an Uebertrag aus dem Vorjahre 67 031,16 Frcs., an Reinertrag der Bergwerke 213 199 22 Frcs., sowie an Miethen, Zinsen und Kursgewinn 50 335,35 Frcs., so dass sich ein Gesammtertrag von 1 631 921,14 Frcs. ergibt. Nach Bestreitung der Lasten verbleiben hiervon 1 074 313,44 Frcs., von denen 5 % = 50 364 11 Francs den Rücklagen zugeführt werden, 33 869,35 Frcs. dem Verwaltungs- und Aufsichtsrathe als persönliche Gewinnantheile zufliessen, 937 500 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von 12 50 Frcs. (2½ %) an die Antheilscheine verwendet und 52 579,98 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Luxemburger Sekundärbahnen.

Der Geschäftsbericht für 1890, welcher in der am 28. April d. J. abgehaltenen Generalversammlung einstimmig genehmigt wurde, konstatirt, dass im Berichtsjahre ein befriedigendes Resultat erzielt wurde. Die Einnahmen im Personenverkehr haben sich auf beiden Linien gehoben, nur der Güterverkehr auf der Strecke Cruchten-Larochette ist im Jahre 1890 hinter demjenigen des Vorjahres etwas zurückgeblieben.

Auf der Linie Luxemburg-Remich steht den vermehrten Einnahmen von 634 Frcs, eine Mehrausgabe von 1 704 Frcs. gegenüber, so dass das Ergebniss sich um 1 070 Frcs. ungünstiger stellt als im Jahre 1889. Auf der Linie Cruchten-Larochette sind die Einnahmen gegenüber dem Vorjahre um 2 533 Frcs. zurückgegangen; die Ausgaben stellen sich um 2 503 Frcs. geringer, so dass das Ergebniss demjenigen von 1889 gleichkommt.

Die Einnahmen auf beiden Linien setzen sich wie folgt zusammen: a) Personenverkehr 94 585 Frcs., b) Viehverkehr 2 255 Frcs., c) Gepäckverkehr 3 116 Frcs., d) Güterverkehr 38 419 Frcs. und e) für Beförderung der Post 4 489 Frcs. Hierzu kommen noch 4 903 Frcs. Einnahmen aus sonstigen Quellen, so dass aus dem Gesammtverkehr 147 767 Frcs. erzielt wurden.

Der Gesammteinnahme steht eine Gesammtausgabe von 113 429 Frcs. gegenüber, so dass die Gesellschaft aus dem Eisenbahnbetriebe einen Ueberschuss von 34 338 Frcs. erzielte, von welchem 6 % Dividende (gegen 5 % im Vorjahre) an die Aktionäre zur Vertheilung gelangten.

Befördert wurden 185 950 (180 921) Personen, 245 (255) t Gepäck, 1 784 (1 722) Stück Vieh und 21 662 (24 547) t Güter.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Beamtenbeleidigung. Legitimation zur Stellung des Strafantrages — §§ 61, 194, 196 R.-Strf.-G.-B's.** — Aus den Entscheidungsgründen: „Der von dem Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gestellte Antrag auf Strafverfolgung wegen der gegen ihn gerichteten Beleidigungen ist nicht von ihm selbst, sondern von einem anderen, anscheinend dem Ministerialdirektor mit: ‚Der Minister der öffentlichen Arbeiten. Im Auftrage .....‘ gezeichnet und nicht für genügend erachtet. Es kann dahingestellt bleiben, ob der mit der selbstständigen Erledigung eines Theiles der zum Ressort des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten gehörigen Verwaltungsgeschäfte beauftragte Ministerialdirektor einen Strafantrag rechtsgültig stellen kann, wenn es sich um die Wahrnehmung materieller, durch das Antragsdelikt verletzter Interessen handelt, deren Beachtung ihm durch sein Staatsamt übertragen ist. Jedenfalls kann, soweit durch das Antragsdelikt immaterielle Interessen verletzt sind, soweit Verhältnisse in Frage kommen, deren Beurtheilung als dem alleinigen Willen des Stellvertreters überlassen nicht ohne weiteres anzusehen sind, der Wille des Stellvertreters den Willen des Verletzten nicht decken, es bedarf dann vielmehr einer Kundgebung des Verletzten selbst. Ein derartiges persönliches Rechtsgut bildet die Ehre. Wie dieselbe zu wahren, ist daher — abgesehen von dem Aufsichtsrechte der Vorgesetzten (§ 196 R.-Str.-G.-B.) — der eigenen Entschliessung des Ehrverletzten, hier also des Ministers vorbehalten und kann zu dem Geschäftskreise des Ministerialdirektors nicht gerechnet werden.“ (Erk. des I. Strafsenats des Reichsgerichts vom 8. Dezember 1890; Preuss. Verw.-Bl. Bd. XIV S. 222.)

Verschiedenes.

Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreau in Ungarn.

Nach dem uns vorliegenden Jahresbericht wurden im Rechnungsjahre 1890 rund 50 000 Vertheilungsposten (Repartitionspositionen) mehr behandelt als im Vorjahre und nach Rückvergütungen und Mängelerläuterungen 17 534 Vertheilungsposten mehr als im Jahre 1889 erledigt. Für die Theilnehmer des Verbandsverkehrs wurden im Jahre 1890 folgende Beträge abgerechnet: 33,3 Millionen Gulden Noten, 59 128 fl. Gold, 273 311 ℳ, 3,5 Millionen Francs und 211 Rubel. Hierunter befinden sich an reinen Transporteinnahmen 17,6 Millionen Gulden Noten, 20856 fl. Gold, 817 ℳ und 2,2 Millionen Francs. Im Anschlussverkehre wurden 603 262 Güterkarten behandelt und an Einnahmen 4 434 990 fl. und 6 568 ℳ abgerechnet. Ferner wurden 15 Kartellverkehre behandelt und im Laufe des Rechnungsjahres 17 Finalisirungen vorgenommen, aus welchen Saldi von 151 126 fl. Noten, 74 795 ℳ und 4 018 Frcs. resultiren. Der Akteneinlauf erstreckte sich auf 15 298 Geschäftsstücke mit 21 374 Expeditionen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Dem Regierungs-Baumeister Köchy in Elberfeld ist unter Versetzung nach Berlin die Wahrnehmung der Geschäfte eines Eisenbahn-Bauinspektors im maschinentechnischen Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin übertragen worden.

Dem Eisenbahn-Bauinspektor Schrey zu Berlin ist eine etatsmässige Baubeamtenstelle im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten verliehen worden.

Oesterreichische Staatsbahnen.

Der K. K. Betriebsdirektor der Oesterreichischen Staatsbahnen in Krakau, Victor v. Kolosváry, erhielt in Anerkennung seiner Verdienste um das Bahnwesen den Titel und Charakter eines K. K. Regierungsrathes.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Neubaustrecke Hilders - Tann. Am 1. Juni d. J. wird die vorgenannte Neubaustrecke mit den an derselben belegenen Stationen Neuschwambach, Lahrbach und Tann dem Betriebe übergeben.

Das diesseitige Verkehrsbüreau ertheilt auf Befragen über die Höhe der Fahrgelder und Frachtsätze etc. nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 25. Mai 1891. (1021)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Vom 1. Juni d. J. ab werden die zwischen den Stationen Höchst und Hattersheim bezw. Flörsheim der Strecke Frankfurt a/M.-Kastel gelegenen Haltepunkte Sindlingen und Eddersheim für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Frankfurt a/M., den 24. Mai 1891. (1022)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Rupbach. Die bisher auf den Wagenladungs-Güterverkehr beschränkten Abfertigungsbefugnisse der an der Bahnstrecke Wetzlar-Coblenz belegenen Haltestelle Rupbach werden vom 1. Juli d. J. ab auf den Frachtstückgut-Verkehr ausgedehnt.

Frankfurt a/M., den 22. Mai 1891. (1023)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag X zum Staatsbahn-Gütertarife Frankfurt a/M.-Erfurt in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und Haltestellen, ferner Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Lispenhausen und Neuhof (Kreis Teltow) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen, woselbst auch der Nachtrag zu haben ist.

Erfurt, den 27. Mai 1891. (1024)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vierzehn Tage nach erfolgter Bekanntmachung werden bis auf weiteres für den Transport von Mineralwasser nach England u. Amerika in vollen Wagenladungen zu 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen u. Frachtbrief im Verkehre von Eger u. Franzensbad nach den Rhein- u. Mainumschlagsstationen die Taxen des Spezialtarifes II des Rhein- u. Mainumschlagtarifes vom 1. Oktober 1886 im Frachtrückvergütungswege unter der Bedingung gewährt, dass über die überseeische Weiterverfrachtung der Transporte ordnungsgemässer Nachweis beigebracht wird.

München, den 21. Mai 1891. (1025)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nassau-Württembergischer Vieh- etc. Tarif. Die im Nachtrag I zum Hessisch-Württembergischen Vieh- etc. Tarif, gültig vom 1. Mai d. J., enthaltenen Sätze für Hanau, Höchst und Wiesbaden gelten auch für die gleichnamigen diesseitigen Stationen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (1026)

Frankfurt a/M., den 23. Mai 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter und Frachtstückgüter zur überseeischen Ausfuhr. Die gemäss der Bekanntmachung vom 8. Mai d. J. im Lokal- und gegenseitigen Wechselverkehr der Deutschen Eisenbahnverwaltungen zur Einführung gelangte Vergünstigung, wonach

> die Bedingungen und Frachtsätze der Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter sowie für Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern bei der Beförderung von solchen, diesen Ausnahmetarifen angehörenden Gegenständen gleichfalls Anwendung zu finden haben, welche wegen ihres aussergewöhnlichen Umfanges in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können,

tritt von jetzt ab, wie unter Hinweis auf Absatz 2 der Eingangs erwähnten Veröffentlichung bekannt gegeben wird, auch im Lokalverkehr der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn und der Grossherzogl. Oberhessischen Eisenbahnen, sowie im Wechselverkehr dieser Eisenbahnverwaltungen mit den übrigen Deutschen Eisenbahnen, die Braunschweigische Landeseisenbahn und die Ostpreussische Südbahn ausgenommen, insoweit ebenfalls in Kraft, als die vorbezeichneten beiden Ausnahmetarife sich in diesem Verkehr gegenwärtig bereits in Geltung befinden.

Berlin, den 21. Mai 1891. (1027MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 31. August d. J. kommen die Sätze des Ausnahmetarifs 3b für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz, sowie nach Frankreich und Spanien für den Verkehr nach Amanweiler trs. und Noveant trs. ohne Ersatz zur Aufhebung.

Von obigem Zeitpunkte ab werden etwa vorkommende bezügliche Sendungen zu den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsklassen abgefertigt.

Dresden, den 20. Mai 1891. (1028)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schmalspurige Eisenbahn Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf. Mit 1. Juni d. J. werden die im Kilometerzeiger der Tarife für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf den oben bezeichneten schmalspurigen Eisenbahnlinien, sowie in dem Anhange für den direkten Verkehr derselben mit der schmalspurigen Eisenbahnlinie Zittau-Markersdorf vorgesehenen Kilometerzuschläge beseitigt, so dass von diesem Zeitpunkte ab die Frachtberechnung unter Zugrundelegung der wirklichen Entfernungen erfolgt.

Dresden, am 22. Mai 1891. (1029)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

In den Oberschlesischen Kohlentarifen nach Stationen

a) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin etc.,
b) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg etc.,
c) der Altdamm-Colberger Bahn,
d) der Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Mecklenburgischen Süd-, Güstrow-Plauer Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd für die Strecke Neu-Strelitz-Warnemünde

wird die Bestimmung aufgehoben, nach welcher bei Erstattung der Unterschiedsbeträge zwischen den 10000 kg-Frachtsätzen und den Massensätzen die Duplikat-Frachtbriefe über unfrankirte Sendungen zum Beweise dafür, dass die Fracht in der tarifmässigen Höhe berechnet worden ist, von der Bestimmungs- bezw. Uebergangsstation der Sendung abzustempeln sind.

Die Frist, innerhalb welcher bei Verfrachtung von Jahresmengen die Erstattungsanträge eingebracht sein müssen, wird auf 3 Monate nach Ablauf des Verfrachtungsjahres festgesetzt und finden später geltend gemachte Ansprüche keine Berücksichtigung.

Breslau, den 26. Mai 1891. (1030)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Reichsbahn. Am 1. Juni d. J. gelangt ein Frachtsatz für Steinkohlen und Koks zwischen der Stumm'schen Koksanlage bei Neunkirchen einerseits und Ueckingen, Station der Reichseisenbahn andererseits in der Höhe von 0,36 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Köln, den 26. Mai 1891. (1031)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahn - Gütertarif Elberfeld-Breslau vom 1. Oktober 1890. Am 1. Juni d. J. tritt zum Staatsbahntarif Elberfeld-Breslau vom 1. Oktober 1890 der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement und der besonderen Tarifvorschriften, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Cronenberg und Ostönnen und für die Haltestelle Küllenhahn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld sowie Entfernungen für die neu aufgenommene Haltestelle Grafenort des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau. Ferner enthält der Nachtrag Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs 1 für bestimmte Stückgüter und des Ausnahmetarifs 4 für Wegebaumaterialien, sowie Berichtigungen.

Die Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Haltestelle Grafenort des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau treten erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Haltestelle, welche später bekannt gegeben werden wird, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke der Nachträge sind bei den Stationskassen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 26. Mai 1891. (1032)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. Juni d. J. treten zum Gütertarif (Theil II Heft 1 und Theil III Heft 1) für den vorbezeichneten Verband die Nachträge I in Kraft, enthaltend Aufnahme neuer Stationen und Berichtigungen, darunter auch die in unserer Bekanntmachung vom 12. April d. J. erwähnten.

Die Nachträge sind bei den Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Köln, den 26. Mai 1891. (1033)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Ausnahmetarif für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks nach den Hochofenstationen dieser Gebiete vom 1. Januar 1888. Am 1. Juni d. J. erscheint zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag XI, welcher Koksfrachtsätze von Station Homberg des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Eisenerzfrachtsätze von den Stationen Elz, Hadamar und Staffel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) nach Oberlahnstein des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. enthält.

Der betreffende Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 26. Mai 1891. (1034)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Mit Gültigkeit vom 25/13. Mai cr. tritt zum Spezialexporttarif für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Rjäsan-Koslowbahn nach Danzig und Neufahrwasser — eingeführt am 27/15. September 1889 — der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für Sendungen von Stationen der Strecke Dankow-Lebedjan und kann von den genannten Deutschen Stationen, sowie von der unterzeichneten Verwaltung bezogen werden. Von demselben Tage ab werden in die nach Danzig und Neufahrwasser bestehenden Getreide- etc. Tarife von Stationen der Kursk-Charkow-Asow- bezw. Libau-Romnybahn die Stationen Charkow und Merefa bezw. Bachmatsch mit den von den gleichnamigen Stationen der Charkow-Nikolajew- bezw. Kursk-Kiewbahn nach Danzig und Neufahrwasser bestehenden Gesammtfrachtsätzen einbezogen. (J1035)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Berlin-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag II zum Gütertarife in Kraft. Dieser Nachtrag, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen ist, enthält im wesentlichen Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, sowie zum Tarife für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., ferner Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Königswartha und Neschwitz der Sächsischen Staatsbahnen, sowie Tempelhof, Rangirbahnhof des Direktionsbezirks Erfurt.

Die bisher mit 235 km angegebene Entfernung für Westend-Lunzenau wird mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. ab auf 236 km festgesetzt.

Dresden, am 25. Mai 1891. (1036)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. werden die Stationen Apeldoorn, Delft, Piet-Gyzenbrug, Schiedam, Veenenburg, Veenendaal, Vogelenzang und Ymuiden der Holländischen Bahn mit direkten Frachtsätzen in den Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Güterverkehr aufgenommen.

Die Sätze für Eil- und Frachtstückgut für den Verkehr mit Ymuiden gelten lediglich für den Versand von Fischen von Ymuiden.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 26. Mai 1891. (1037)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn - Gesellschaft. Die Stationen Charkow und Merefa der Kursk - Charkow - Asowbahn und Bachmatsch der Libau - Romnybahn werden von sogleich in die vom 22. September/4. Oktober 1889 gültigen Getreidetarife von Stationen der genannten Bahnen über Kiew - Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel einbezogen. Die Frachtsätze sind auf den genannten Deutschen Stationen zu erfahren. (1038H&V)

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des I. Nachtrages zum Tariftheil V, 3. Heft. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1891 gelangt der I. Nachtrag zum Tariftheil V, 3. Heft des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. März 1889, zur Einführung, welcher Ergänzungen der Tarifbestimmungen und des Kilometerzeigers, ferner Berichtigungen und die Einbeziehung der Station Lieben Oe. N. W. B. in diesen Tarif enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 26. Mai 1891. (1039)

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn. Lokalverkehr. Frachtbegünstigung für den Transport kleiner Pferde aus Galizien. Mit Gültigkeit vom 15. Juni a. c. bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1891, wird für den Transport kleiner Pferde (Ponnies) und von solchen abstammenden Fohlen, welche in den Stationen der Carl Ludwigbahn und der Lokalbahnen Jaroslau - Sokal und Dembica - Rozwadow mit der Bestimmung nach Deutschen, Belgischen und Französischen Stationen aufgegeben werden, rücksichtlich der hierseitigen Strecken bis Krakau die Frachtberechnung nach dem Lokal - Ausnahmetarife für Hornvieh im Kartirungswege unter nachstehenden Bedingungen zugestanden:

Die betreffenden Transporte müssen mit direkten, nach Deutschen, Belgischen oder Französischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden.

Die Frachtberechnung erfolgt für die Gesammtbodenfläche der verwendeten Wagen ohne Rücksicht auf die Stückzahl der in einem Wagen verladenen Pferde.

Die Beförderung geschieht auf Gefahr der Versender ohne jede Haftung seitens der Bahnanstalt.

Die den Transporten beigegebenen Begleiter haben je ein Billet für die von ihnen zu benutzende Wagenklasse und wenn dieselben im Thierwagen Platz nehmen, mindestens ein Billet III. Wagenklasse zu lösen.

Vorstehende Frachtbegünstigung findet nur für die unter den Namen „Koniki" bekannten kleinen Landpferde Galiziens und für Kohlen dieser Rasse, nicht aber auch für Pferde eines grösseren Schlages oder von solchen abstammenden Fohlen Anwendung.

Wien, am 23. Mai 1891. (1040)

Holländische Eisenbahngesellschaft. Am 1. k. Mts. gelangt Nachtrag 3 zum Theil III des Lokal-Gütertarifs für den Verkehr zwischen den auf Niederländischem Gebiete gelegenen Stationen vom 1. Juni 1888 zur Einführung.

Amsterdam, 19. Mai 1891. (1041)

Die Spezialdirektion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. K. K. priv. Bozen-Meraner Bahn. Einführung einer Tarif- und Antheilstabelle für den direkten Personenverkehr. Mit 15. Juni d. J. tritt eine Tarif- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten (Tour- sowie Tour- und Retourkarten) zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft einerseits und der Station Meran der K. K. priv. Bozen-Meraner Bahn andererseits in Kraft.

Exemplare dieser Tarif- und Antheilstabelle können um den Preis von 10 kr. per Stück bei der kommerziellen Direktion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien bezogen werden.

Wien, am 21. Mai 1891. (1042)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, auch namens der Direktion der K. K. priv. Bozen-Meraner Bahn.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Mit 1. Juni 1891 d. i. vom Tage der Einführung des Sommerfahrplanes gelangen auch zwischen den Anhaltestationen der Schnellzüge in der Strecke Pilsen-Furth i/W. untereinander einerseits und zwischen jenen der Strecke Prag-Pilsen anderseits Tour- und Retourbillets II. und III. Klasse mit 3tägiger Gültigkeitsdauer zur Ausgabe.

Die bezüglichen Fahrpreise sind den in den Stationen affigirten Plakaten zu entnehmen.

Prag, am 10. Mai 1891. (1043)
Die Betriebsdirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Juni d. J. wird die an der Bahnstrecke Berlin-Halle gelegene Station Tempelhof-Rangirbahnhof für den Personenverkehr eröffnet.

Sämmtliche Vorortzüge zwischen Berlin und Gr.-Lichterfelde werden in Tempelhof anhalten.

Erfurt, den 26. Mai 1891. (1044)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss § 20 des Statuts wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die für das Betriebsjahr 1890 zu zahlende Dividende auf 45 ℳ für die Aktie festgesetzt worden ist.

Lübeck, den 28. Mai 1891.
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die vorstehend bezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine bei der Hauptkasse der Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Lübeck vom 30. d. Mts. ab an allen Werktagen in Empfang zu nehmen. In der Zeit vom 30. Mai bis 22. Juni d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch bei der Fahrkarten-Ausgabestelle auf dem Bahnhofe zu Oldesloe, sowie bei der Berliner Handelsgesellschaft, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co., Bankgeschäft in Berlin, bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, Vormittags in den üblichen Kassenstunden, kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 28. Mai 1891. (1045)
Die Direktion.

6. Generalversammlungen.

Die 21. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Dienstag, den 30. Juni d. J.,
Mittags 12 Uhr

in das Dienstgebäude des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes zu Braunschweig einberufen:

Tagesordnung:

1. Vorlage der Vermögensbilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1890/91.
2. Erstattung des Berichts des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Neuwahl für vier durch Ablauf der Wahlperiode ausscheidende Mitglieder des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 27. Mai 1891. (1046)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen des Aufsichtsraths der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

7. Verdingungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Lieferung von Weichen und Weichenmaterialien. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

a) 24 Stück einfachen Weichen,
 13 „ Kreuzungsweichen,
b) 116 „ Flussstahl-Herz- und Kreuzungsstücken,
c) 28,4 t Weichenzungenschienen,
 13,4 „ Radlenkern,
d) [illegible] „ verschiedenen Unterlagsplatten zu Weichen.

Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis spätestens zum Verdingungstermine am Montag, den 8. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 3 ℳ für a), 1 ℳ für b) und je 50 ₰ für c) und d) in baar oder in Postmarken à 10 ₰ entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 25. Mai 1891. (1047)
Materialienbüreau.

Main-Neckareisenbahn. Die Anlieferung der in der Zeit vom 1. Juli 1891 bis 1. Juli 1892 für die diesseitige Bahn erforderlichen Lokomotivkohlen (beste gemischte Förderkohle mit ungefähr 50 % Stücken nicht unter Faustgrösse, soll durch öffentliche Submission vergeben werden. Zu liefern sind wöchentlich circa 15 Doppelwagen zu je 10000 kg. Die für diese Lieferung maassgebenden Bedingungen sind von unserem Sekretariate gegen portofreie Anfrage für 40 ₰ erhältlich.

Angebote mit der Aufschrift: Lokomotivkohlen-Lieferung bis 1. Juli 1892 betr., sind bis zum 22. Juni, Vormittags 10 Uhr portofrei und versiegelt einzusenden. Bemerkt wird, dass ev. ohne diese Aufschrift einlaufende Angebote, als solche nicht kenntlich, keine Berücksichtigung finden. Die Angebote sollen enthalten

1. den Preis pro Tonne frei Waggon Zeche,
2. die Zechenfracht,
3. die Fracht bis Darmstadt, Main-Neckarbahn,
4. Nachweise über die Heizkraft der Kohle.

Die Beförderung soll, sofern über Frankfurt dieselben Frachtsätze wie über eine andere Linie hierher bestehen, über Frankfurt Main-Neckarbahn stattfinden.

Zu der angegebenen Zeit wird die Oeffnung der Angebote in unseren Geschäftsräumen dahier stattfinden und sind die Bewerber eingeladen, derselben anzuwohnen.

Darmstadt, den 26. Mai 1891. (1048)
Direktion der Main-Neckarbahn.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als: Schweisseisen, Dreh- und Hobelspähne von Schweisseisen und Stahl, Eisenblech, Radreifen, Gusseisen, Messing, Kupfer, Zink, Federstahl, Zinn, Blei, Plomben alte, Morsepapier altes, Glasscherben etc., sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Revisionsbüreau hierselbst eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" bis zum 15. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Käufer.

Oldenburg, den 26. Mai 1891. (1049B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Muster I (Vorderseite).

München C.-B.	Datum-Stempel.
○ 2 *Aubing*	3 Myriam 3 Bayern __ Mk. 50 Pf. №00005
○ 5 *Bernried*	
○ 3 *Bruck*	
○ 2 *Dachau*	
○ 5 *Darching*	
○ 2 *Deisenhofen*	
○ 5 *Diemendorf*	
○ 4 *Feldafing*	
○ 1 *Feldmoching*	
○ 4 *Freising*	
○ 2 *Gauting*	
○ 4 *Grafrath*	
○ 2 *Grosshesselohe*	
○ 6 *Hausham*	
○ 4 *Holzkirchen*	
○ 7 *Huglfing*	
○ 6 *Miesbach*	
○ 1 *Mittersendling*	
○ 3 *Mühlthal*	
○ 8 *Murnau*	

Muster I (Rückseite).

München C.-B.	Datum-Stempel.
○ 5 *Oberwarngau*	3 Myriam 3 Bayern __ Mk. 50 Pf. №00005
○ 1 *Pasing*	
○ 2 *Planegg*	
○ 7 *Peissenberg*	
○ 7 *Penzberg*	
○ 6 *Polling*	
○ 4 *Possenhofen*	
○ 6 *Reigersbeuren*	
○ 5 *Schaftlach*	
○ 2 *Schleissheim*	
○ 7 *Schliersee*	
○ 6 *Seeshaupt*	
○ 6 *Staltach*	
○ 3 *Starnberg*	
○ 5 *Thalham*	
○ 6 *Tölz*	
○ 4 *Tutzing*	
○ 7 *Uffing*	
○ 6 *Weilheim*	
○ 5 *Wilzhofen*	

Muster III.



Muster II (Vorderseite).

München C.-B.	Datum-Stempel.
○ 18 *Ansbach*	
○ 7 *Augsburg*	
○ 26 *Bamberg*	
○ 27 *Bayreuth*	
○ 7 *Buchloe*	
○ 10 *Donauwörth*	
○ 28 *Eger*	
○ 14 *Freilassing*	
○ 16 *Gunzenhausen*	
○ 30 *Hochstadt*	
○ 9 *Ingolstadt*	
○ 6 *Kaufering*	
○ 13 *Kempten*	
○ 25 *Kirchenlaibach*	
○ 11 *Landau a. I.*	
○ 8 *Landshut*	
○ 27 *Marktredwitz*	
○ 11 *Memmingen*	
○ 9 *Mühldorf*	
○ 30 *Neuenmarkt*	

Muster II (Rückseite).

München C.-B.	Datum-Stempel.
○ 22 *Neukirchen*	
○ 10 *Neumarkt a. R.*	
○ 11 *Neuoffingen*	
○ 14 *Neuulm*	
○ 13 *Nördlingen*	
○ 19 *Nürnberg*	
○ 31 *Obdf.-Schweinf.*	
○ 12 *Obertraubling*	
○ 13 *Plattling*	
○ 15 *Pleinfeld*	
○ 23 *Pommelsbrunn*	
○ 13 *Regensburg*	
○ 7 *Rosenheim*	
○ 27 *Schnabelwaid*	
○ 17 *Schwandorf*	
○ 12 *Straubing*	
○ 13 *Treuchtlingen*	
○ 22 *Weiden*	
○ 30 *Weigolshausen*	
○ 27 *Würzburg*	



Nr. 42. 1891.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 3. Juni 1891.

Inhalt:

Zum neuen Personentarif.

Nach allen in die Oeffentlichkeit gedrungenen Stimmen des Publikums erfreut sich der Entwurf des neuen Personentarifs keiner besonderen Zustimmung. Es wäre zu bedauern, wenn die mühsam errungene Vereinigung aller Deutschen Bahnen zu gemeinsamen Grundsätzen an dem vielseitigen Widerspruche scheitern sollte. Der Ruf nach einem Zonentarif ist so volksthümlich geworden, dass wer ihn auf seine Flagge schreibt, eines grossen Anhangs sicher ist. Von Hunderten hat jedoch kaum einer eine richtige Vorstellung von dem Zonentarif und seinen Folgen, das Wort ist aber Mode geworden, und so verschmäht man das Gute, was der in Aussicht genommene Tarif in sich birgt, um einem vielfach unerfüllbaren Traumgebilde nachzujagen.

Nun lässt sich allerdings nicht verkennen, dass infolge des Wegfalls der Rückfahrpreise, sowie infolge der Erhöhung der Schnellzugszuschläge das Reisen zuweilen theurer wird, als bisher, und es möchte deshalb zu prüfen sein, ob nicht eine Verbesserung des Entwurfs durch Ermässigung der Schnellzugspreise durchführbar ist. Infolge des gleichmässigen Zuschlags von 1 ℳ bei allen 3 Wagenklassen verschiebt sich das Verhältniss der Klassenpreise, welches bei Personenzügen 3:2:1 beträgt, bei Schnellzügen sehr zu Ungunsten der am meisten benutzten III. Wagenklasse. Hier verhalten sich die Preise der einzelnen Klassen wie 7:5:3.

Während also die Reise in I. Wagenklasse bei Schnellzügen nur um 17 % theurer wird, beträgt der Aufschlag in II. Klasse 25 % und in III. sogar 50 %. Diese Vertheuerung der niedrigsten Fahrklasse lediglich zur Erreichung eines vereinfachten Fahrkartensystems lässt sich weder rechtfertigen, noch aufrecht erhalten.

Wenn der Schnellzugs-Zuschlagspreis eine Entschädigung für die höheren Betriebskosten der Schnellzüge bilden soll, so muss sich derselbe für die einzelnen Klassen wie die Grundtaxen verhalten, also ungefähr wie 1 : ⅔ : ⅓. Indessen beruht die Annahme, dass die Schnellzüge erhöhte Betriebskosten verursachen, nicht durchgängig auf beweisfähigen Voraussetzungen. Andererseits lassen sich den thatsächlichen Mehrkosten auch Ersparnisse gegenüber stellen, denn Maschinen, Wagen und Fahrpersonal leisten bei Schnellzügen in der gleichen Zeit fast das Doppelte an zurückgelegten Kilometern als Personenzüge.

Das Sprichtwort „Zeit ist Geld" wird bei dem jetzigen System der erhöhten Schnellzugspreise von den Eisenbahnen gewissermaassen einseitig angewandt, indem die Reisenden für die ersparte Fahrzeit der Eisenbahn in Gestalt der Schnellzugszuschläge eine Prämie zu entrichten haben, während umgekehrt die für die Eisenbahn gewonnene Zeit ausser Ansatz bleibt.

Die vorhandenen Formeln zur Bestimmung der Selbstkosten für Personenzüge und Schnellzüge beruhen mehr oder weniger auf Wahrscheinlichkeitsberechnungen. Es kann deshalb nicht mit Bestimmtheit angegeben werden, um wieviel 1 km im Schnellzug von den Reisenden theurer bezahlt werden

muss als im gewöhnlichen Zug. Die bestehenden verschiedenartigen Zuschläge, wie auch der beabsichtigte Pfennig-Kilometerzuschlag beruhen auf ganz willkürlichen Annahmen. Wenn der kilometrische Schnellzugszuschlag zu den normalen Personenzugpreisen berechtigt wäre, dann müsste für die gemischten Züge, für die Züge auf Sekundärstrecken, kurz für die sogen. „Bummelzüge", die nicht mit der Geschwindigkeit eines normalen Personenzugs fahren, folgerichtig auch eine kilometrische Ermässigung eintreten. Der normale Tarif von 6, 4, 2 ₰ der auf der einen Seite auf 7, 5, 3 ₰ erhöht wird, müsste auf der anderen Seite auf 5, 3, 1 ₰ ermässigt werden; das zu verlangen wäre der Reisende voll berechtigt, der erst den erhöhten Schnellzugs-Fahrpreis bezahlt hat und dann auf der Anschlussbahn durch stundenlanges Warten und langweilige Fahrt der vorher gewonnenen und theuer erkauften Zeit wieder verlustig geht. Diese Unterstellung ist kaum anfechtbar, und doch wird ein solcher Personentarif in Fachkreisen keine Anhänger finden. Das Beispiel sollte auch nur zeigen, auf wie schwachen Füssen unser jetziges System, die Fahrgeschwindigkeit durch kilometrische Zuschläge zu besteuern, beruht.

Wenn nun schon ein Schnellzugszuschlag erhoben werden soll, was nach der seitherigen Gepflogenheit berechtigt ist und aus praktischen Gründen beibehalten werden kann, sei es auch nur um dem sonst zu erwartenden rücksichtslosen Drängen nach Vermehrung der Schnellzüge einen Damm entgegenzusetzen, so dürfte doch ein von der Kilometerzahl unabhängiger Zuschlag in mehrfacher Hinsicht vor einem kilometrischen Zuschlag den Vorzug verdienen. In dieser Beziehung wird vorgeschlagen, zu den Kilometertaxen von 6, 4 und 2 ₰ bei Schnellzügen einen festen Zuschlag von 1 *M.* im Fernverkehr und von 0, 50 *M.* im Nahverkehr (bis 50 km) zu erheben.

Wir denken uns die Ausführung bezw. Wirkung einer solchen Tarifmaassnahme etwa wie folgt. Die mit dem Namen der Abgangsstation versehene Schnellzugs-Zuschlagskarte gilt so lange als die Haupt-Fahrkarte. Jede Schnellzugsstation braucht nur eine einzige Zuschlagskarte zu führen, die so eingerichtet werden könnte, dass im Nahverkehr nach dem Beispiel der Kinderfahrkarten nur eine Hälfte auszugeben ist. Dies bedeutet eine ganz erhebliche Vereinfachung des Fahrkartenwesens. Der Zuschlag verbleibt derjenigen Verwaltung, welche ihn erhebt, wodurch auch die Abrechnung sehr vereinfacht wird, ohne dass für eine betheiligte Verwaltung Nachtheile zu befürchten sind, weil im wesentlichen Ausgleichung zu erwarten steht. Der Zuschlag gewinnt in dieser Weise einen ähnlichen Charakter wie die Expeditionsgebühr im Güterverkehr. Ein Schnellzug bringt für jede betheiligte Verwaltung eine Zuschlagsgebühr von soviel Mark ein, als Reisende von der betreffenden Bahn abfahren.

Es wird ferner für längere Fahrten, die ja meist mit Schnellzügen zurückgelegt werden, die vom Publikum angestrebte Rabattbewilligung, bezw. der Staffeltarif erreicht; denn es werden z. B. kosten:

100 km	Schnellzug	III. Klasse	= 3 *M.*	oder für	1 km	= 3	₰
200 „	„	III. „	= 5 „	„	„ 1 „	= 2½	„
300 „	„	III. „	= 7 „	„	„ 1 „	= 2⅓	„
400 „	„	III. „	= 9 „	„	„ 1 „	= 2¼	„
		usw.					

Das System schliesst übrigens nicht aus, dass für die beiden höheren Wagenklassen den Grundpreisen entsprechende, höhere Zuschläge eingeführt werden.

Ein solcher Personentarif arbeitet endlich dafür, dass die Schnellzüge für den Nahverkehr möglichst gemieden werden, wodurch die Schnellzugs-Haltepunkte eingeschränkt bleiben können. Hinsichtlich der Einnahmen lässt der vorgeschlagene Tarif mindestens die gleich günstigen Ergebnisse erwarten als der in Aussicht genommene, weil mit der Verbilligung auch eine entsprechende Verkehrszunahme wahrscheinlich ist. Zweifelsohne wird sich aber das Publikum eher mit dem neuen Tarif befreunden können, wenn er in der vorgeschlagenen Form geniessbarer gestaltet wird. G. F.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889.

Die Bearbeitung des vorliegenden Jahrganges der statistischen Nachrichten hat nach denselben Gesichtspunkten wie im Vorjahre stattgefunden.

Die im Rechnungsjahre 1889 dem Vereinsgebiete angehörigen Eisenbahnverwaltungen sind unter 95 Nummern aufgeführt und zerfallen in folgende drei Abschnitte:

a) Deutsche Eisenbahnen,
b) Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen und
c) Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Am 1. Januar 1889 sind die Staatsbahnen Mürzzuschlag-Neuberg, Unterdrauburg-Wolfsberg, Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal, sowie die I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn, die Ungarische Westbahn und die Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn, ferner am 1. Juli 1889 die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn nebst den von dieser Gesellschaft bis dahin betriebenen Bukowinaer und Kolomeaer Lokalbahnen und der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszow) in den Eigenbetrieb des Staates übernommen worden. Diese Strecken sind, soweit dieselben auf Oesterreichischem Staatsgebiete liegen, unter den Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, und soweit sie auf Ungarischem Staatsgebiete liegen, unter den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen aufgeführt. Zum ersten Male erscheinen in der Statistik:

1. die 25, 63 km lange, am 5. November 1884 dem Betriebe übergebene vollspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung Neubrandenburg - Friedland, welche Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft ist. Der Betrieb der Bahn ist für die Dauer von 15 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung der Bahn gerechnet, an den Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmer H. Bachstein in Berlin verpachtet;
2. die 26, 05 km lange, gleichfalls im Betriebe von H. Bachstein stehende, vollspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung Parchim-Ludwigslust, welche am 15. Juni 1880 dem Betriebe übergeben wurde und Eigenthum der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft ist;
3. die 89, 88 km langen Toronthaler Lokalbahnen, welche am 4. Mai 1889 dem Betriebe übergeben wurden. Das Bahngebiet umfasst die Linie Nagy-Becskerek über Szésány und Zichyfalva nach Nagy-Margita (69, 14 km) nebst der Zweigbahn von Szécsány nach Párdány (20, 74 km). Den Betrieb führt die priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ueber die im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden — 1 235, 90 km Betriebslänge umfassenden — Lokalbahnen bringt der vorliegende Jahrgang der Statistik gesonderte Nachrichten; es sind dies:

1.	die Linie Bánreve-Ozd nebst Abzweigung Czenter-Bánszállás	12, 65 km
2.	die Békésföldvár-Békéser Linie	7, 24 „
3.	die Brod-Bosnabroder Linie	3, 32 „
4.	die Linie Zapresic-Csakathurn (Csáktornya) nebst Abzweigung von Zabok-Krapina-Teplicz nach Krapina einschl. der mitbenutzten 13 km langen Strecke Agram-Zapresic der Südbahn	128, 76 „
5.	die Bács-Bodroger Komitats-Vizinalbahnen, umfassend die Linie Maria Theresiopel - O Becse sammt der Abzweigung Zenta-Horgos	108, 60 „
6.	die Biharer Lokalbahnen, umfassend die Linie Várad-Püspöki-Ermihalyfalva, nebst den Zweigbahnen Székelyhid-Margitta und Oesi-Kót	131, 89 „
7.	die Boba-Jánosháza-Sümeger Lokalbahn	25, 92 „
8.	die Budapest-Lajosmizser Lokalbahn	63, 17 „
9.	die Debreczin - Hajdunánás - Büd - Szt. Mihalyer Lokalbahn	56, 84 „
10.	die Héjasfalva-Székely-Udvarhelyer Lokalbahn	35, 30 „
11.	die Kisujszállás - Devaványa - Gyoma - Nagyállás Lokalbahn	45, 53 „
12.	die Kun-Szt. Márton-Szenteser Lokalbahn	22, 20 „
13.	die Marosludas - Bistritzer (Besztercze) Lokalbahn einschl. der 17, 90 km langen mitbenutzten Strecke der Szamosthalbahn	110, 33 „
14.	die Marosvásárhely-Szászrégener Lokalbahn	32, 25 „

15. die sogen. Mátraer Bahnen d. i. die Linie Kisterenne-Kaál-Kápolna-Kisujszallás nebst Abzweigung Matra-Mindszent-Matra-Novák . . . . . 132,89 km
16. die Mezötur-Turkever Lokalbahn . . . . . . 15,29 „
17. die Nagy-Várad-Velencze-Vaskober Lokalbahn nebst den Abzweigungen von Ronto nach dem Bischofsbad (Püspök-Fürdö) und von Szombatság-Rogoz nach Dobrest . . . . 117,04 „
18. die Pusztatenyö-Kun-Szt. Mártoner Lokalbahn . 34,59 „
19. die Ruma-Vrdniker Lokalbahn . . . . 17,38 „
20. die Steinamanger (Szombathely) - Pinkafelder (Pinkafö) Lokalbahn . . . . 52,43 „
21. die Ujszász-Jászapáthier Lokalbahn . . . . . 31,62 „
22. die Linie Vinkovce-Gunja-Brcka-Saveufer . . . 50,66 „

Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen führt den Betrieb der Linien zu 1—4 für Rechnung des Ungarischen Staats und zu 5—22 für Rechnung der betreffenden Gesellschaften (theils gegen Ersatz der Selbstkosten, theils gegen Entrichtung von Einheitssätzen).

Ausser den in der Statistik aufgeführten Linien waren noch einzelne Strecken vorhanden, welche im Laufe des Jahres 1889 eröffnet worden sind, aber für Rechnung der betreffenden Baufonds verwaltet wurden und deshalb bei den Betriebsergebnissen nicht weiter in Betracht kommen.

Die Bahn- und Betriebslängen der drei Hauptgruppen der Vereinsbahnen für das Betriebsjahr sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich. Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Vorjahres dar:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1889			Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1889			Betriebslänge im Jahresdurchschnitte		
		Hauptbahnen	Bahnen untergeordneter Bedeutung	zusammen Bahnlänge	überhaupt	davon dienen dem Personen-Verkehre	davon dienen dem Güter-Verkehre	überhaupt	davon dienen dem Personen-Verkehre	davon dienen dem Güter-Verkehre
		Kilometer								
1	Deutsche Bahnen	31 167 (30 967)	9 172 (8 384)	40 339 (39 351)	40 569 (39 628)	39 920 (38 980)	40 475 (39 534)	40 113 (39 169)	39 451 (38 523)	40 021 (39 076)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	5 187 (4 965)	573 (573)	5 760 (5 538)	6 340 (6 110)	6 263 (6 031)	6 337 (6 106)	6 337 (6 036)	6 260 (5 963)	6 333 (6 032)
3	Oesterreichisch-UngarischeBahnen	20 491 (20 162)	3 886 (3 802)	24 377 (23 964)	25 649 (24 737)	25 399 (24 499	25 635 (24 731)	25 132 (24 299)	24 891 (24 049)	25 121 (24 293)
	zusammen	56 845 (56 094)	13 631 (12 759)	70 476 (68 853)	72 558 (70 475)	71 582 (69 510)	72 447 (70 371)	71 582 (69 504)	70 602 (68 535)	71 475 (69 401)

Im Berichtsjahre hat die Betriebslänge mithin einen Zuwachs erfahren bei den Deutschen Bahnen um 2,32 % und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen um 3,69 %.

Der Bahnkörper der sämmtlichen Vereinsbahnen enthielt an Brücken, bei welchen die Lichtweite der einzelnen Oeffnungen mit 2 m beginnt, 30 574 (30 060) Stück mit einer Gesammtweite der lichten Oeffnungen von 406 637 (402 012) m. Hierunter befanden sich:

1. 921 (897) Brücken oder rund 3 % der Gesammtzahl mit einer Lichtweite der Oeffnungen über 30 m und
2. 4 234 (4 042) Brücken oder rund 14 % der Gesammtzahl mit einer Lichtweite der Oeffnungen von 10 bis einschl. 30 m,

wobei für die Einreihung der Brücken mit mehreren Oeffnungen von ungleichen Lichtweiten das lichte Maass der weitesten Oeffnung als maassgebend betrachtet worden ist. Auf die Gesammtweite der lichten Oeffnungen der Brücken unter 1. entfielen 27,8 und unter 2. 34,7 %.

Die Gesammtlänge der Viadukte betrug 79,4 (77,3) km, diejenige der Tunnels 253,8 (252,4) km.

Von der Bahnlänge waren im ganzen eingeleisig 54 704 (53 879) km, zweigeleisig 16 336 (15 523) km und drei- bezw. viergeleisig 67 (61) km.

Diese Zahlen vertheilen sich auf die einzelnen Bahngruppen wie folgt:

Lfde. Nr.	Bahngruppe	Von der Bahnlänge sind eingeleisig	zweigeleisig	drei- bezw. viergeleisig
		Kilometer		
1	Deutsche Bahnen	27 996 (27 606)	12 395 (11 799)	67 (61)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	5 098 (4 868)	1 170 (1 170)	— —
3	Oesterreichisch - Ungarische Bahnen	21 610 (21 405)	2 771 (2 554)	— —

Die Länge der Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengeleise betrug bei den Deutschen Bahnen 17 000 (16 446) km, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 2 020 (1 952) km und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 6 283 (1 128) km bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 25 303 (24 526) km und die Gesammtlänge aller Geleise 112 005 (109 652) km. Von der Gesammtlänge der Geleise entfallen auf die eingeleisigen Strecken 48,5 (49,1) %, auf die zweigeleisigen 28,9 (28,3) %, auf die drei- bezw. viergeleisigen Strecken 0,2 (0,2) % und auf die Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengeleise 22,4 (22,4) %.

Der Oberbau war bei den sämmtlichen Vereinsbahnen ausgeführt und zwar 1. auf 881 (923) km mit Stuhlschienen auf hölzernen Schwellen, 2. auf 94 294 (92 114) km mit breitfüssigen Schienen auf hölzernen Schwellen, 3. mit eisernem Oberbau und zwar: a) 5 875 (5 809) km auf Langschwellen, b) 11 340 (10 312) km auf Querschwellen, c) 20 (1) km auf Einzelunterlagen, d) 62 (54) km anderer Bauart, 4. auf 431 (438) km mit Oberbau auf Steinwürfeln.

Von der Gesammtlänge aller Geleise kommen auf Schienen aus Eisen 33 329 (34 071) km, aus Stahl 71 227 (67 004) km und auf Schienen aus Eisen und Stahl 8 347 (8 576) km.

In dem Berichtsjahre betrugen die sämmtlichen vorhandenen Weichen, auf einfache Weichen berechnet, 153 139 (148 124) Stück, bei deren Ermittelung eine dreistellige Weiche gleich zwei einfachen Weichen, eine halbe Englische desgleichen und eine ganze Englische gleich vier einfachen Weichen gerechnet worden ist.

Von der Bahnlänge lagen 21 828 (21 183) km = 31 (31) % derselben in waagerechten Strecken, in Neigungen über 1:40 dagegen 126 (114) km und zwar: 58 km in dem Bezirke der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, je 11 km in den Bezirken der Bayerischen Staatsbahnen und der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a. M., je 7 km in den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft (Oesterreichische Linien), 6 km im Gebiete der Badischen Staatsbahnen, je 5 km in den Bezirken der Böhmischen Nordbahn und der Rumänischen Staatsbahnen, 3 km im Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrh.), 2 km im Bezirk der Ungarischen Nordostbahn und je 1 km in den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen Altona und Köln (rechtsrh.) und der Prinz Heinrichbahn. In geraden Strecken lagen 50 914 (49 679) km oder 72 (72) % der Bahnlänge und 207 (214) km in Krümmungen mit einem Halbmesser von weniger als 200 km; von letzteren entfallen auf die Bayerischen Staatsbahnen 30 km, die Sächsischen Staatsbahnen 38 km, die Direktionsbezirke Berlin 8 km, Elberfeld 16 km, Köln (linksrh.) 3 km und Köln (rechtsrh.) 5 km, die Prinz Heinrichbahn 4 km, die Holländische Eisenbahn 3 km, die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen 42 km, die Böhmischen Kommerzialbahnen 3 km, die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft (Oesterreichische Linien) 13 km (Ungarische Linien) 4 km, die K. K. priv. Südbahn 7 km, die Königlich Ungarischen Staatsbahnen 5 km und die Barcs-Pakraczer Bahn 10 km. Den kleinsten Krümmungshalbmesser auf der freien Strecke — 50 m — besassen (wie im Vorjahre) die Sächsischen und Niederländischen Staatsbahnen.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren in dem Gebiete der Vereinsbahnen vorhanden: 11 692 (11 314) Stationen und Halte-

stellen, 1 515 (1 466) Signal-Zwischenstationen und 11 310 (10 697) Telegraphenstellen mit Schreib- oder Sprechwerken.

Die Länge der Telegraphenleitungen betrug bei den Deutschen Bahnen 137 897 (133 468) km, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 16 308 (15 415) km und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 59 664 (56 983) km bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 213 869 (205 866) km. Das Telegraphennetz hat mithin gegen das Vorjahr eine Erweiterung um 3,89 % erfahren.

Im Besitze der sämmtlichen Vereinsbahnen befanden sich ferner 187 (288) Zeigerwerke, 23 403 (22 331) Morsewerke, 3 293 (2 551) Fernsprecher, 349 (348) tragbare Schreibwerke, 951 (857) Werke anderer Art, 4 119 (4 040) Blockwerke und 68 181 (66 632) Läutewerke.

Die Gesammtsumme der bis Ende des Betriebsjahres 1889 für die dem Verein angehörenden Privatbahnen, und zwar sowohl für die erste Herstellung, als auch für spätere Erweiterungen und Verbesserungen derselben genehmigten Anlagekapitalien betrug: bei den Deutschen Bahnen 771 977 000 (750 980 871) *M.*, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 592 095 590 (589 887 803) *M.* und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 5 375 778 327 (5 513 172 076) *M.* bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 6 739 850 917 (6 854 040 750) *M.*, von welchem Betrage indessen 157 119 578 *M.* zu anderweiten Unternehmungen verwendet worden sind. Bei den durch Kauf erworbenen Bahnen ist nicht das ursprügliche Anlagekapital derselben, sondern der gezahlte Kaufpreis als Anlagekapital angenommen worden.

Der Gesammtbetrag des bis Ende des Betriebsjahres 1889 verwendeten Anlagekapitals betrug:

Lfde. Nr.	Bahngruppe	überhaupt	im Jahresdurchschnitte	auf 1 km Bahnlänge
		Mark		
1	bei den Deutschen Bahnen	10 296 932 685 (10 149 341 264)	10 204 143 930 (10 057 408 820)	255 850 (257 636)
2	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	1 254 387 155 (1 184 419 668)	1 014 269 449 (945 788 135)	223 201 (219 418)
3	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	6 302 104 891 (6 226 906 121)	4 550 388 086 (6 187 264 606)	260 353 (270 195)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	17 853 424 731 (17 560 667 053)	15 768 801 465 (17 190 461 561)	254 787 (258 862)

Der bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen und den sämmtlichen Vereinsbahnen bei dem verwendeten Anlagekapitale im Jahresdurchschnitte entstandene sehr erhebliche Unterschied gegen das Vorjahr beruht darin, dass neuerdings das Anlagekapital der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen hier nicht aufgenommen worden ist.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Abzweigung von der Lokalbahn Göding-Aerarial-Tabakfabrik bis zur Ungarisch-Mährischen Landesgrenze (0,9 km) der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollte, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1816 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Vereinsgebiete (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 1872 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 1875 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Begleitschreiben zum Protokoll der am 11./12. Mai d. J. in Riva abgehaltenen Ausschussitzung (die nächste Sitzung soll am 29. Oktober d. J. in München stattfinden) (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1876 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Verhandlungen über die Frage wegen der Zuständigkeit des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs bezüglich der Streitigkeiten zwischen Vereins-Verwaltungen (abgesandt am 30. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Der „Berl. Act.", der Nachrichten aus der Umgebung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zu erhalten pflegt, schreibt:

„Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten wird, wie wir hören, den Etat seines Ministeriums noch persönlich im Landtage vertreten; es entspricht dies sowohl seinen eigenen, wie auch den Wünschen des Kaisers. Die Thatsache beweist, dass ein Nachfolger noch nicht ernannt ist und auch bis zur Feststellung des Etats nicht ernannt werden wird. Eine lebhafte persönliche Betheiligung des Herrn von Maybach an den Verhandlungen erscheint freilich ausgeschlossen, da sein Halsleiden die grösste Schonung erheischt und ihm namentlich lautes und längeres Sprechen verbietet. In diesem Halsleiden und einer hochgradigen Abspannung sind die Gründe für seinen Rücktritt aus seiner verdienstvollen Wirksamkeit vornehmlich zu suchen. Sein Mandat zum Abgeordnetenhause wird Herr von Maybach beibehalten und damit seine reichen Kenntnisse, namentlich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, noch weiter in den Dienst des Vaterlandes stellen. Die Nachrichten über den Nachfolger des Herrn von Maybach beruhen durchweg auf Vermuthungen, eine Entscheidung ist noch nicht getroffen."

Unfälle und Verspätungen im Monat März d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat März d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 15 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 23 Entgleisungen und 19 Zusammenstösse in Stationen und 197 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 206 Personen verunglückt, sowie 54 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 155 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 5 getödtet und 3 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona und zu Berlin, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin und eine Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 31 getödtet und 140 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 17 getödtet und 10 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 42 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 471,93 km Betriebslänge und 973 077 047 geförderten Achskilometern) 241 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und auf den Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,33 km Betriebslänge und 30 864 541 geförderten Achskilometern) 14 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Crefelder, auf der Lübeck-Büchener und auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Nach der gleichfalls vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat März d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 155,35 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 336 Schnellzüge, 2 110 Personenzüge und 302 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3 748. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 14 327 954 Zugkm bezw.

273 876 699 Achskm gegen 12 939 943 Zugkm bezw. 235 889 994 Achskilometer im Vormonat und gegen 12 919 893 Zugkm bezw. 257 602 128 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1 317 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 2 431 Verspätungen zur Last fallen gegen 2 534 im Vormonat und 1 180 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 84, auf 1 Million Achskilometer 9, mithin auf 1 Million Zugkilometer 7 = 8 v. H. mehr als im Monat März des Vorjahres und 112 = 133 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 4 = 44 v. H. mehr als im Monat März des Vorjahres und 2 = 22 v. H. weniger als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 2 160 Anschlüsse versäumt (gegen 1 142 in demselben Monat des Vorjahres und 2 601 im Vormonat). Bei 5 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 8 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- bezw. 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn, die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn und die Main-Neckarbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln und die Main-Neckarbahn an die ungünstigsten Stellen.

Preussische Staatsbahnen.

Bezüglich der Raucher-, Nichtraucher- und Frauenabtheilungen in den Eisenbahnwagen bringen die Eisenbahndirektionen folgendes zur allgemeinen Kenntniss und Beachtung: 1. In den durch Schilder für Nichtraucher und Frauen bestimmten Abtheilungen aller Klassen ist das Rauchen unbedingt verboten. 2. In betreff der Abtheilungen I. Klasse, welche keine besondere Bezeichnung führen, bleibt die bisherige Vorschrift bestehen, nach welcher das Rauchen nur mit Zustimmung aller Mitreisenden gestattet ist. 3. Wenn es nöthig wird, Abtheilungen I. Klasse für Raucher oder für Frauen ausser den bereits beschilderten einzurichten, haben die Zugführer, welche deshalb mit Papptafeln „Raucher“ und „Frauen“ ausgerüstet sind, die zutreffenden Papptafeln in der inneren Nische der Seitenfenster der betreffenden Abtheilungen an den eigens dazu angebrachten Schraubenhäkchen aufzuhängen. Stations- und Zugbeamte haben genau darauf zu halten, dass in den für Frauen und Nichtraucher dauernd oder nach dem sich herausstellenden Bedürfniss vorübergehend bezeichneten Abtheilungen aller Klassen auch mit Zustimmung der Mitreisenden nicht geraucht wird, und haben dies vorkommendenfalls, ohne erst eine Beschwerde der Mitreisenden abzuwarten, zu verbieten.

Betriebseröffnungen.

Am 1. d. Mts. sind eröffnet worden:

1. im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona: die Reststrecke Holsteinische Schweiz-Lütjenburg der Neubaustrecke Gremsmühlen-Lütjenburg (vergl. Bekanntmachung S. 417 dieser Nummer).

2. im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin: die am 25. Mai d. J. für den Güterverkehr in Betrieb genommene, 6,14 km lange Bahnstrecke Reichenbach-Ober-Langenbielau mit den Stationen Langenbielau und Ober-Langenbielau für den Gesammtverkehr;

3. im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg: die 20,1 km lange Bahnstrecke Tilsit-Heinrichswalde mit den Stationen Gr. Brittannien und Heinrichswalde für den Gesammtverkehr und dem Haltepunkte Linkuhnen für den Personen- und Gepäckverkehr;

4. im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.: die 9,95 km lange Bahnstrecke Hilders-Tann (Resttheil der Neubaustrecke Fulda-Tann) mit den Stationen Lahrbach und Tann für den Gesammtverkehr — bei ersterer mit Ausschluss der Beförderung von Fahrzeugen und Vieh in Wagenladungen — und dem Haltepunkt Neuschwambach für den Personen- und Gepäckverkehr.

Die bisher nach der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 betriebene Eisenbahnstrecke Danzig h. Th.-Neufahrwasser (Direktionsbezirk Bromberg) wird vom 1. d. Mts. ab nach Maassgabe der Vorschriften des Bahnpolizei-Reglements als Vollbahn betrieben.

Eröffnungen von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist die zwischen Wriezen und Frankfurt a/O. belegene Station Dolgelin für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen und lebenden Thieren eröffnet worden.

Direktionsbezirk Bromberg. Der an der Bahnstrecke Konitz-Dirschau zwischen den Stationen Czersk und Schwarzwasser belegene Haltepunkt Long ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. d. Mts. sind die an der Bahnstrecke Frankfurt a/M.-Kastel zwischen den Stationen Höchst und Hattersheim bezw. Hattersheim und Flörsheim belegenen Haltepunkte Sindlingen und Eddersheim sowie die zwischen den Stationen Friedrichssegen und Ems der Bahnstrecke Niederlahnstein-Wetzlar belegene Haltestelle Nievern für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die Haltestelle Reil ist am 1. d. Mts. auch für den Viehverkehr eröffnet worden.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Oldenburg-Osnabrück belegene Haltestelle Nutteln für den Personenverkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am 25. d. Mts. statt. Auf der Tagesordnung steht ausser den gewöhnlichen Gegenständen die Beschlussfassung über den Antrag des Vorstandes auf Genehmigung zur Ausgabe von Prioritätsobligationen der Gesellschaft bis zum Betrage von 30 000 ℳ zur event. Beschaffung weiterer Betriebsmittel.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Der Betrieb dieser Bahn erfolgte bekanntlich bis zum 1. Juli 1890 für Rechnung der Bauunternehmung und erst von da ab für Rechnung der Aktiengesellschaft. In dem ersten Halbjahr des Betriebes für Rechnung der Gesellschaft (vom 1. Juli bis 31. Dezember 1890) betrugen die gesammten Betriebseinnahmen 307 948 ℳ, die Betriebsausgaben 169 029 ℳ. Nach Abzug der Rücklagen (etwa 20 000 ℳ), Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihe (82 250 ℳ) verbleibt ein Gewinn-Betriebsüberschuss von 38 039 ℳ. Hierzu kommen 32 396 ℳ Gewinnvortrag aus 1888, welcher s. Zt. von der Bauunternehmung überwiesen wurde. Es soll hiervon eine Dividende von 1⅔ % auf das Aktienkapital von 3 650 000 ℳ vertheilt werden. Der Aufsichtsrath beantragt für die am 10. d. Mts. stattfindende Generalversammlung die Aufnahme einer Prioritätsanleihe von 1 Million Mark zu Erweiterungsbauten, Vermehrung des Betriebsmaterials usw.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Dem Bericht des Aufsichtsrathes für 1890 entnehmen wir folgendes: Die Betriebsergebnisse sind leider gegen das Vorjahr noch weiter zurückgegangen. Die Mindereinnahme berechnet sich auf 37 058 ℳ. Durch die Verstaatlichung der Nachbarbahnen und den Bau von Staatsbahnen in den östlichen Theilen von Schlesien und Posen ist das Unternehmen im wesentlichen auf den Lokalverkehr beschränkt worden; auch durch die Zollverhältnisse und durch die schlechten Ernten schmälerte sich der Verkehr. — Die Einnahmen betrugen 354 722 ℳ, die Ausgaben 233 382 ℳ, der Ueberschuss 121 340 ℳ.

In der Generalversammlung wurde die Tagesordnung mit den Anträgen der Verwaltung erledigt. Von dem Reingewinn wurden auf Beschluss der Versammlung nach Zahlung der Eisenbahnsteuer mit 1 112 ℳ rund 34 449 ℳ dem Erneuerungsfonds und 5 000 ℳ dem Reservefonds I zugewiesen, 27 870 ℳ zur Verzinsung der Prioritätsobligationen, 7 410 ℳ zur Tilgung, 2 169 ℳ zur Zahlung der satzungsgemässen Gewinnantheile und 43 387 ℳ zur Zahlung einer Dividende von $1^1/_{12}$ % verwendet, während der Rest von 166 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Brölthaler Eisenbahn.

Im Jahre 1890 erzielte die Gesellschaft 31 879 ℳ (1889 35 344 ℳ) Reingewinn und zahlt daraus 19 500 ℳ als 5 % (1889 5½ %) Dividende auf 390 000 ℳ ertragsberechtigtes Aktienkapital.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Der Verwaltungsrath schlägt vor, für die Stammaktien eine Dividende von 5 % und für die Prioritäts-Stammaktien eine solche von 6 % zur Vertheilung zu bringen.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

In der am 29. Mai abgehaltenen Generalversammlung wurde die Dividende für das Jahr 1890 auf 1¾ %, sogleich zahlbar, festgesetzt. Ferner wurden verschiedene Aenderungen der Gesellschaftssatzungen beschlossen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die am 28. Mai stattgehabte Generalversammlung, in welcher 9 305 Stimmen mit 5 583 000 ℳ Aktienkapital vertreten waren, wurde der Abschluss, sowie die Gewinn- und Verlust-

rechnung genehmigt und die sofortige Auszahlung einer Dividende von $7^1/_2$ % für das Jahr 1890 beschlossen. Eine Interpellation, betreffend schnelleres Fahren der Züge, Herstellung billigerer Tarife, bezw. unter Aufnahme des Zonentarifs wurde in längerer Debatte und nach eingehender sachlicher Rechtfertigung des bisherigen Standpunktes seitens der Direktion als befriedigend erledigt erachtet. Schliesslich wurde mit 9228 Stimmen die Erhöhung des Aktienkapitals um 1930 Aktien zu 1200 ℳ angenommen. Auf die Anfrage eines Aktionärs, wie hoch sich die Kosten für den Umbau und die Höherlegung des Bahnhofs in Lübeck stellen würden, erwiderte die Verwaltung, dass die Kosten sich auf $3^1/_2$—4 Millionen Mark belaufen dürften. Ueber eine Betheiligung des Staates sei bisher nicht verhandelt worden.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

In der am 27. Mai abgehaltenen Generalversammlung, in welcher 15722 Stimmen vertreten waren, wurde der Rechnungsabschluss genehmigt, ebenso die Vertheilung einer Dividende von 5 % für die Stammprioritäten und von 1 % für die Stammaktien, zahlbar am 1. Juni. Die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsraths wurden wiedergewählt.

Die Direktion erklärte, dass die Ursache des unerwartet günstigen vorjährigen Resultats auf Tarifkonzessionen Russischerseits zurückzuführen sei, wodurch sich die Achskilometereinnahme wesentlich erhöhte, ferner auf Aufhebung eines Vertrages mit der Grajewoer Linie, an welche jahrelang Frachtantheile abzutreten waren, die jetzt der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn allein zu Gute kommen. Diese Faktoren beständen fort in ihrem ganzen Umfange. Auch das günstige Verhältniss der Ausgaben sei andauernd.

Wermelskirchen-Burger Eisenbahn.

Die Generalversammlung am 26. d. Mts. soll über die Aufnahme einer Anleihe von 100000 ℳ Beschluss fassen.

Stadt- und Hafenbahn-Aktiengesellschaft zu Boizenburg.

Die Generalversammlung am 11. d. Mts. hat sich über einen Antrag auf Erweiterungsbauten schlüssig zu machen.

Pfalzburger Strassenbahn-Gesellschaft.

Am 1. d. Mts. ist die bis dahin der Aktiengesellschaft „Pfalzburger Strassenbahn-Gesellschaft“ zu Strassburg gehörig gewesene 5,77 km lange schmalspurige Bahn untergeordneter Bedeutung von Lützelburg nach Pfalzburg in das Eigenthum des Deutschen Reichs und in den Betrieb der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen übergegangen.

Die Linie hat eine Spurweite von 1 m, wird mit Dampfkraft betrieben und dient dem Personen- und Güterverkehr.

Die stärkste Steigung beträgt 1 : 29, der kleinste Krümmungshalbmesser 60 m.

Deutsche Ausstellung in London.

Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 9. April d. J. bezüglich der zollfreien Einfuhr der von der diesjährigen Deutschen Ausstellung in London zurückgelangenden Güter beschlossen:

1. Deutsche Güter, welche aus dem Deutschen Zollgebiete zur Ausstellung in London gesendet worden sind und von derselben mit dem Anspruche auf zollfreien Einlass zurückgebracht werden, sind vor dem Abgange in London von dem zuständigen Versender dem Kaiserlichen Generalkonsulat daselbst unter Uebergabe von Verzeichnissen über den Inhalt der zu versendenden Kolli anzumelden.

2. Das Kaiserliche Generalkonsulat ertheilt nach erfolgter Prüfung den Rücksendungsnachweis nach Maassgabe eines Formulars, welches die Firma, an welche die Sendung zurückgeht, Zeichen und Nummer, Anzahl, Art der Verpackung, Gewicht und Inhalt der Kolli zu enthalten hat.

3. Von Anlage eines Zollverschlusses wird abgesehen, dagegen die Zollfreiheit der Güter davon abhängig gemacht, dass die Kolli mit von dem Kaiserlichen Generalkonsulat zu liefernden Zetteln beklebt werden, auf welchen der Name des Empfängers des zurückgehenden Ausstellungsgutes, der Bestimmungsort und die Ordnungsnummer angegeben ist.

4. Sendungen dieser Art können auf Grund des Rücksendungsnachweises an der Grenze zollfrei in den freien Verkehr gesetzt werden; wird die Abfertigung bei dem Amt des Bestimmungsortes beantragt, oder ergeben sich bei der Abfertigung an der Grenze Anstände, so sind die Güter unter Zollkontrole mit dem Rücksendungsnachweise dem zuständigen Amt zu überweisen, welchem die schliessliche Abfertigung obliegt.

Aus Frankreich.

Betriebsergebnissse der Nordbahn in 1890.

Nach dem der Hauptversammlung am 29. April erstatteten Geschäftsbericht betrugen 1890 die Betriebseinnahmen der Nordbahn 183558866 Frcs., die Ausgaben 86346258 Frcs. und demnach der Ueberschuss 97212608 Frcs. Nach Hinzutritt von 1484847 Frcs. ergibt sich ein Gesammtgewinn von 98697455 Francs, von dem für Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen sowie für sonstige Lasten 67404903 Frcs., für Verluste auf den beiden Pariser Gürtelbahnen 595394 Frcs. und für Betheiligung an verschiedenen Eisenbahnunternehmungen 506200 Frcs. in Abzug kommen, so dass noch 30190958 Frcs. zur Vertheilung als Gewinnzuschlag zur Verfügung der Antheilhaber stehen. Der Gesammtgewinn der Antheilscheine ist auf 70 Frcs. (einschl. der Zinsen) festgesetzt.

Bei Eröffnung der Hauptversammlung führte der Vorsitzende, Baron A. von Rothschild, etwa folgendes aus: „Ein Jahr, das einer grossen Ausstellung folgt, gleicht im allgemeinen nicht dem vorausgegangenen Ausnahmejahr; im letzten Jahre ist der Minderertrag aus dem Personenverkehr bis zur Höhe von 2 Millionen durch den Güterverkehr gedeckt und unsere Einnahmen zeigen gegenüber 1888 noch ein Mehr von 17 Millionen. Dagegen haben sich unsere Ausgaben um 2 Millionen vermindert, und zwar trotz einer bedeutenden Vermehrung bei zwei Kapiteln, nämlich 1600000 Frcs. für die Ruhegehaltskasse der Beamten und 2 Millionen für Lokomotivheizung; in letzterer Beziehung müssen wir darauf gefasst sein, dass die Ausgabe des laufenden Jahres unbedingt noch höher sein wird; denn sie wird sich nicht blos auf einen Theil, sondern auf das ganze Jahr erstrecken und der Kohlenpreis zeigt noch keine Neigung zum Sinken. Das ist ein Grund mehr für uns, bei unserer Sparsamkeit zu beharren. Um den in dieser Hinsicht erzielten Fortschritt ordentlich würdigen zu können, bemerke ich, dass seit 1883 infolge der anhaltenden Geschäftsstockung, welche so hart auf Handel und Gewerbe lastet, unsere Einnahmen einmal einen Rückgang von 15 Millionen Francs erfahren haben, dass sie sich aber schleunigst wieder gehoben und nicht nur diese 15, sondern noch 15 andere, also 30 Millionen gewonnen und dass sich unsere Ausgaben in diesem Zeitraum thatsächlich um 4 Millionen vermindert haben. Trotz eines sehr langen Winters hat sich 1890 der Verkehr dank dem Pflichteifer unserer Beamten unter gewöhnlichen Bedingungen abgespielt. Der verfügbare Mehrbetrag unserer Einnahmen würde noch bedeutender gewesen sein, wenn wir nicht auf Verlangen der Finanzverwaltung 2900000 Frcs. zur Richtigstellung von Abrechnungen hätten verwenden müssen; dieses Verlangen würde nicht gestellt worden sein, wenn wir nicht in der glücklichen Lage wären, die Zinsengewähr nicht in Anspruch nehmen zu brauchen. Jedenfalls haben wir unsern Gewinn auf 70 Frcs. gebracht und 2500000 Frcs. den Rücklagen zugeführt, die sich damit auf 11 Millionen belaufen. Wir haben um so weniger gezögert, sie noch dieses Jahr zu verstärken, als der Minister der Kammer die Abschaffung der Personen- und Eilgutsteuer vorgeschlagen hat und die Gesellschaften verpflichtet sind, sich dieser Maassregel anzuschliessen. Diese grosse Tarifermässigung wird ohne Zweifel auf die Verkehrsarten einen grossen Einfluss haben, aber die Erfahrung lehrt, dass man nicht gleich eine genügende Verkehrsentwickelung, um den entstehenden grossen Einnahmeausfall zu decken, erwarten darf.“

Betriebsergebnisse der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in 1890.

Die Betriebseinnahmen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betrugen 1890 im ganzen 347526000 Frcs. (2001000 Frcs. mehr als 1889), die Ausgaben dagegen 156168000 (+ 5369000) Frcs. und demnach der Betriebsüberschuss nur 191358000 (— 3368000) Francs. Nach verschiedenen Abzügen verbleibt noch ein Ueberschuss von 186518000 Frcs., von denen die Lasten des alten Netzes, sowie die den Antheilscheinen gewährleistete Summe 156637000 Frcs. beanspruchen, so dass noch 29881000 Frcs. zur Deckung der Lasten des neuen Netzes verfügbar bleiben; da diese aber 30694000 Frcs. erfordern, so musste die Zinsengewähr des Staates mit 813000 Frcs. in Anspruch genommen werden und die Zinsschuld der Gesellschaft an den Staatsschatz erhöht sich dadurch auf 24874000 Frcs. Zur Gewinnvertheilung sollen nach der Staatsgewähr 44 Millionen Francs verfügbar sein; hierzu traten an Kursgewinn und Uebertrag aus dem Vorjahre 1454000 Frcs., während 150000 Frcs. als Fehlbetrag der Linie Lyon-Genf in Abzug zu bringen sind. Von dem sich daraus ergebenden Betrage von 45303000 Frcs. wurden nach dem Beschlusse der am 28. April abgehaltenen Hauptversammlung wie gewöhnlich je 55 Frcs. Gewinn an die 800000 Antheilscheine vertheilt, 1 Million Francs den besonderen Rücklagen zugeführt und 303000 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Betriebsergebnisse der Südbahn in 1890.

Die Südbahngesellschaft erzielte 1890 aus dem Betriebe der Eisenbahn und des Garonne-Seitenkanals im ganzen eine Einnahme von 96 921 166, 35 Frcs., die sich nach Abzug von 8 338 758, 14 Frcs. für Steuern und sonstige Abgaben auf 88 582 408, 21 Frcs ermässigt; hiervon verzehrten die Betriebsausgaben 45 526 972, 65 Frcs., so dass ein Betriebsüberschuss von 43 055 435, 56 Frcs. verblieb. Nach Artikel 13 des Vertrages von 1883 sind der Gesellschaft die zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen sowie die zur Deckung anderer Lasten erforderlichen Beträge = 41 331 919 Frcs. und ferner die zur Verzinsung und Tilgung der Antheilscheine nöthigen Summen = 12 500 000 Frcs, zusammen also 53 831 919 Frcs. gewährleistet; der Staat hatte demnach für 1890 auf Grund der Zinsengewähr 10 776 483, 44 Frcs. zuzuschiessen. Den Gewinn der Antheilscheine hat die am 21. April abgehaltene Hauptversammlung auf 50 Frcs. festgesetzt.

Die von der Südbahn in Betrieb genommenen, jetzt 155, 5 km umfassenden Lokalbahnen des Landesdepartements hatten einen Reinertrag von 94 097, 77 Frcs.; zur 5 % Verzinsung sowie zur Tilgung des Anlagekapitals sind indessen 232 610, 03 Frcs. erforderlich. Den fehlenden Betrag von 138 512, 26 Frcs. hat die Südbahn vertragsmässig der Lokalbahngesellschaft vorzustrecken; zur Deckung der infolge dessen zu leistenden Vorschüsse ist die Südbahn ihrerseits durch Vertrag vom 13. Mai 1885 vom Staate ermächtigt worden, die Betriebseinnahmen des genannten Lokalbahnnetzes zu verwenden. Im Jahre 1890 betrugen diese 137 372, 18 Frcs., es fehlten also noch 1 140, 08 Frcs., welche dem Zinsertrag der Rücklagen entnommen wurden.

Bezüglich der am 11. September 1890 in Kraft getretenen neuen Gütertarife weist der Geschäftsbericht darauf hin, dass die Tarifreform wegen der besonderen Lage des Südbahnnetzes sehr grosse Schwierigkeiten bot. Die grosse Linie Bordeaux-Cette erforderte infolge des Wettbewerbs der Garonne und deren Seitenkanals zwischen Bordeaux und Toulouse sowie des Südkanals und des Teiches von Thau zwischen Toulouse und Cette ausnahmsweise niedrige allgemeine Tarife, deren kilometrische Grundlagen verschieden waren, je nachdem es sich um die Strecke Bordeaux-Toulouse oder um die Strecke Toulouse-Cette handelt. Die Gesellschaft konnte nicht daran denken, die Preise dieser Tarife auf die Höhe der von den fünf anderen Gesellschaften für ihre neuen allgemeinen Tarife angenommenen Sätze heraufzuschrauben; ebensowenig konnte sie — wollte sie ihre Opfer nicht ganz übermässig vermehren — sich dazu verstehen, diese letzteren Tarife auf die anderen Linien ihres Netzes anzuwenden und auf Grundlage der niedrigsten Tarifsätze der Strecke Bordeaux-Toulouse die Tarife der ganzen Linie Bordeaux-Cette einheitlich zu gestalten. In dieser Lage hat die Gesellschaft nach dem Wunsche der Regierung folgenden Ausweg wählen zu sollen geglaubt: 1. Die Gesellschaft wendet von dem Tage an, wo sie an den Staat alle auf Grund der Zinsengewähr erhaltenen Vorschüsse zurückgezahlt hat, die auf den anderen Netzen in Kraft stehenden allgemeinen Tarife auf ihr ganzes Netz mit Ausnahme der Linie Bordeaux-Cette an; 2. die Gesellschaft wendet zwei Jahre später auf die ganze Linie Bordeaux-Cette die niedrigsten allgemeinen Tarife der Strecke Bordeaux-Toulouse unter der Bedingung an, dass die Gesellschaft in diesem Zeitraum von zwei Jahren nicht von neuem die Zinsengewähr des Staates in Anspruch nehmen müsse und dass sie ausser dem zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen und Antheilscheine erforderlichen gewährleisteten Betrage noch einen Ueberschuss von mehr als 2 500 000 Frcs. erzielt hat. Die Gesellschaft hat durch die Zugeständnisse die Genehmigung ihrer neuen Tarife und die Vertagung von Maassnahmen, deren sofortige Ausführung der Stand der Einnahmen nicht gestattete, für die Zeit einer günstigeren Finanzlage erlangt.

Betriebsergebnisse der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens in 1890.

Die Aktiengesellschaft für die wirthschaftlichen Bahnen des Nordens in Anzin erzielte aus dem Betriebe ihres um Valenciennes gelegenen Stammnetzes sowie der im vorigen Jahre erworbenen Linien von Perigord und der Linie Bayonne-Biarritz eine Einnahme von 841 812, 90 Fr., der noch 402 568, 40 Frcs. nicht aus dem Betriebe herrührende Einnahmen hinzutraten. Von der Gesammteinnahme von 1 244 381, 30 Frcs. verzehrten die Betriebsausgaben 482 623, 67 Frcs. und die anderen Lasten 75 764, 81 Frcs.; es verbleibt demnach ein Reinertrag von 684 992, 82 Frcs., von denen 34 249, 64 Frcs. den gesetzlichen Rücklagen zugeführt, 621 525 Frcs. den 15 000 000 Frcs. des Gesellschaftskapitals, 3 475 Frcs. den Genussscheinen als Gewinn zugewendet, 20 549, 78 Frcs. zur Tilgung der Antheilscheine verwendet, 259, 65 Frcs. den Verwaltungsräthen als Gewinnantheil zugebilligt und 4 933, 75 Frcs. den für aussergewöhnliche Fälle bestimmten Rücklagen zugeführt werden.

Ueber die Thätigkeit des Verwaltungsrathes gibt der am 14. Mai der Hauptversammlung erstattete Geschäftsbericht folgende Auskunft. Von dem im Departement Ober-Savoyen gelegenen Netz von 64 km ist die 21 km lange Hauptlinie von Annemasse, dem Endpunkt der Genfer Strassenbahnen, nach Saint-Jeoire ganz vollendet und harrt der Eröffnung. Bei dem 70 km umfassenden Dampfstrassenbahnnetz des Isèredepartements sind die Bauarbeiten im August 1890 mit der Durchquerung der Stadt Vienne begonnen worden. Die im Departement des Pas de Calais gelegene Lokalbahn Lens-Frévent ist der Gesellschaft durch Gesetz vom 8 August 1890 konzessionirt und harrt zur Inangriffnahme der in Kürze in Aussicht stehenden Genehmigung der Baupläne seitens der Regierung. Die Linie von Le Portel nach Boulogne, Bonningues und Turnehem ist noch nicht für gemeinnützig erklärt, wird es aber bald werden. Im Norddepartement hat die Konzession der als Südgruppe bezeichneten Lokalbahnen wegen Aenderung der Richtungslinie einige Verzögerungen erfahren; doch scheint deren neuerliche Gemeinnützigkeitserklärung ebenso wie die Konzession der Linie Armentières-Halluin bevorzustehen. Die Mittelgruppe sowie die Linie von Bonsecours nach Condé und Vieux-Condé unterliegen der ministeriellen Genehmigung und dürften einige Aenderungen erfahren. Die im Betriebe befindlichen vier Stammlinien von Valenciennes nach Saint-Amand, Vieux-Condé, Blanc-Misseron und Denain, deren Länge bisher 49 km betrug, sind durch die am 15. März 1890 erfolgte Eröffnung der Fortsetzung von Blanc-Misseron nach Quiévrain (1, 3 km) auf 50, 3 km gebracht; der Betrieb der eröffneten Linie ist der Belgischen nationalen Nebenbahngesellschaft verpachtet. Dieses Stammnetz ergab 1890 eine Betriebseinnahme von 595 829. 80 Frcs. (gegen 533 690, 09 Frcs. 1889), eine Ausgabe von 273 033, 21 (250 638, 89) Frcs. und demnach einen Ueberschuss von 322 796, 59 (283 051, 20) Frcs. Das Netz des Departements der Dordogne, das durch Erlass vom 21. Dezember 1886 auf 99 Jahre konzessionirt wurde und jetzt die im Betrieb befindlichen Linien Périgeux-Excideuil-la Juvenie und Périgueux-Brantôme-Saint-Pardoux-la Rivière (zusammen 122 km) umfasst, sowie die Strassenbahn Bayonne-Biarritz im Departement der Niederpyrenäen sind nach Genehmigung der Verträge vom 5. und 7. Juli 1890, betreffend Verschmelzung der Eisenbahngesellschaft von Perigord und der Schmalspurbahn-Gesellschaft des Südens mit der Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens, durch die am 22. November und 11. Dezember 1890 abgehaltenen ausserordentlichen Hauptversammlungen auf die letztgenannte Gesellschaft übergegangen. Die Genehmigung dieses Uebergangs seitens des Staatsrathes steht noch aus, ist aber in Kürze zu erwarten. Die Verlängerung der Linie Périgueux-la Juvenie bis St.-Yrceix im Departement Haute-Vienne befindet sich im Bau.

Betriebsergebnisse der Allgemeinen Französischen Strassenbahn-Gesellschaft in 1890.

Die Allgemeine Französische Strassenbahn-Gesellschaft, welche Strassenbahn- oder Omnibuslinien in le Havre, Nancy, Orléans, Tours, Marseille und Genua betreibt, erzielte im Jahre 1890 eine Betriebseinnahme von 4 779 783 Frcs. (+ 108 622 Frcs. gegenüber 1889), die sich durch Uebertrag aus dem Vorjahre und andere Einnahmen auf 4 783 624 Frcs. erhöhte; hiervon verzehrten die Betriebsausgaben 3 458 228 Frcs., die allgemeinen Kosten 84 142 Frcs., die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 882 374 Frcs. Nach Abzug der Gesammtausgaben von 4 424 744 Frcs. verblieben zur Verfügung der Antheilhaber 358 880 Frcs., von denen 17 941 Frcs. den gesetzlichen Rücklagen, 3 689 Frcs. den Rücklagen für Werthverminderung, 20 250 Frcs. den Rücklagen für zweifelhafte Forderungen zugeführt, 45 000 Frcs. zu Abschreibungen, 244 800 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von je 10 Frcs. an die Antheilscheine verwendet und 27 194 Frcs. dem Verwaltungsrath zugewendet werden.

In Marseille ist der Gesellschaft die Konzession, die nur noch 18 Jahre zu laufen hatte, um 42 Jahre verlängert worden; ausserdem hat die Gesellschaft auf Grund eines durch Erlass vom 26. August 1890 genehmigten Vertrages mit der Stadt Marseille eine 1942 endigende neue Konzession für die Vervollständigung und Verlängerung ihrer Stadtlinien nach den Vororten erhalten. In Genua ist der Gesellschaft durch Vertrag vom 4. August 1890 die Konzessionsdauer für die Strassenbahnen um 42, für die Omnibuslinien um 48 Jahre verlängert worden; ferner hat die Gesellschaft in Genua eine 90 jährige neue Konzession für eine durch Tunnel führende Linie erhalten. Infolge dessen hat eine am 6. April abgehaltene ausserordentliche Hauptversammlung beschlossen, den Zeitpunkt des Erlöschens der Gesellschaft vom 31. Dezember 1935 bis zum 31. Dezember 1990 hinauszuschieben.

Aus Afrika.

Deutsch-Ostafrika.

Während die Vorarbeiten für den Bau der Eisenbahn Dar-es-Salaam-Bagamoyo soweit gediehen sind, dass der Bahnkörper bis Bueni (32 km) vermessen ist, hat der ständige Ausschuss der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft verschiedene Techniker und Mitglieder der Gesellschaft zu einer Vorbesprechung über die vom Ingenieur-Hauptmann Weiss vorgeschlagene Kilimandscharobahn sowie über die Forschungsergebnisse und die seit Jahresfrist eingeleiteten Vorarbeiten des Topographen Dr. Baumann auf den 20. April d. J. nach Berlin berufen. Auf Grund dieser Vorbesprechung ist am 5. Mai d. J. vom Verwaltungsrath der genannten Gesellschaft beschlossen worden, den Bau einer etwa 90 km langen, mit Meterspur herzustellenden Bahn von Tanga vorläufig bis Korogwe am Pangani oder Ruvu sicherzustellen. Die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft will den Bau nicht selbst ausführen, sondern zu diesem Zweck eine besondere Gesellschaft bilden, die über ein Grundkapital von 4 000 000 *M* verfügen und nicht auf Reichszuschüsse angewiesen sein soll. Nicht weit von ihrem Ausgangspunkt Tanga überschreitet die Bahn den Ukumbine, einen Zufluss des bei Tanga mündenden Mkulumusi, nähert sich dann dem Mkulumusi und folgt seinem Laufe, bis sie durch die Msembasi-Senkung die Wasserscheide zwischen Mkulumusi und Ruvu erreicht. Hier lässt sie die Pflanzungen von Magila nördlich, die von Lewa südlich liegen und steigt nach Kwa Mberua herab; von Kwa Mberua folgt sie bis zu ihrem am Pangani (Ruvu) gelegenen vorläufigen Endpunkt Korogwe längs der Südabhänge der Bondei- und Hondeiberge der grossen Karawanenstrasse, die von Pangani nach dem Kilimandscharo und dem Viktoria-See führt. Die Richtungslinie ist so gewählt, dass der Unterbau nur ganz geringe Arbeiten verursacht, von denen höchstens die umfangreichen Abholzungen im Mkulumusigebiet und die Erdbewegungen beim Anschnitt der Bondeiberge erwähnenswerth sind. Die Brücken werden aus Eisen hergestellt und werden — nach Berechnung der Firmen Reuchelt & Co. in Grünberg (Schlesien) und Gutehoffnungshütte in Oberhausen — bei 5 m Spannung ein Gewicht von $1^1/_2$ t, bei 10 m von 5 t und bei 15 m, der grössten bis Korogwe vorkommenden Spannung ein Gewicht von 10 t haben. Die Schwellen sollen nicht aus Eisen, das in den Tropen ja ebenfalls einer schnellen Abnutzung unterliegt, bestehen, sondern vermittelst tragbarer, sogenannter Amerikanischer Schneidemühlen aus dem längs der Bahn in Fülle vorhandenem Holze hergestellt werden, wodurch eine Ersparniss von 400 000 *M* gegenüber der Eisenverwendung erzielt wird. Das Bahnhofsgebäude in Tanga wird aus dem dortigen Korallengestein errichtet werden, während zu der am Ende der ersten Theilstrecke in Kwa Mberua (50 km von Tanga) anzulegenden Materialien-Niederlage sowie zu den übrigen Bahnhofsgebäuden im Innern tragbare Häuser aus Magnesit oder Xylolith verwendet werden sollen. Bei dem Holzreichthum der Gegend hat man auch für die Lokomotiven die Holzheizung in Aussicht genommen; die Lokomotivfabrik von Krauss & Comp. in München hat demnach eine hierfür eingerichtete Lokomotive angeboten, die bei einem Dienstgewicht von 22,9 t sowie bei 3 Kuppelachsen mit verschiebbarer Mittelachse befähigt ist, Züge von 40 t noch auf einer Steigung von 1:25 zu ziehen und Krümmungen von 65 m Halbmesser mit einer Geschwindigkeit von 12 Stundenkilometern zu durchlaufen. Die Wagenfabrik vormals Herbrand & Cie. in Köln-Ehrenfeld hat für die Tropen geeignete, mit Drehschemeln versehene, vierachsige Güter-, Vieh- und Personenwagen angeboten.

Kongostaat.

Von der Kongobahn ist der Ausgangsbahnhof Matadi sowohl für den Schifffahrts- als auch für den Eisenbahndienst völlig fertiggestellt, ebenso ist die Anfangsstrecke von Matadi bis zur Leopoldschlucht vollendet, so dass der erste Zug bereits anfangs März abgelassen werden konnte. Seitdem ist ein regelmässiger Verkehr zur Versorgung der zwischen der Leopoldschlucht und dem Mpozoübergang gelegenen Werkplätze eingerichtet. Noch vor Ablauf des Jahres gedenkt man die Bahn bis jenseits des Mpozo vollendet und damit den grössten Theil der Schwierigkeiten der ganzen Linie überwunden zu haben; auf den alsdann folgenden weiten Ebenen kann das schwarze Arbeiterpersonal verdoppelt und verdreifacht, und so die Bauarbeiten mit grösster Schnelligkeit weitergeführt werden.

Portugiesisch-Westafrika.

Die Königlich Portugiesische Afrika-Ueberlandbahn hat am 21. März d. J. die bis Kilometer 180 reichende vierte Theilstrecke dem Betriebe übergeben. Im September d. J. hofft die Gesellschaft ihre Linie bis Cazengo, im Jahre 1892 bis Ambaca eröffnen zu können.

Aegypten.

Die Suezkanal-Gesellschaft trägt sich schon seit längerer Zeit mit dem Gedanken, zur Entlastung des Kanals von den Dienstfahrzeugen sowie zur Sicherung der Verbindungen zwischen den Ausweichstellen und Werften längs des Kanals eine Schmalspurbahn von Ismaïlia nach Port-Saïd herzustellen. Die Gesellschaft behauptete, auf Grund ihrer Konzessionsurkunde das Recht zum Bau einer solchen Bahn, deren Vortheile für die Kanalschifffahrt unbestreitbar sind, zu haben, während die Regierung dieses Recht bestritt und ein ausschliessliches Recht des Bahnbaues für sich in Anspruch nahm, auch behauptete, dass die für die Bahn erforderlichen Ländereien zur Staatsdomäne gehören und ohne Genehmigung der Regierung von der Gesellschaft in Besitz genommen seien. Nach langen Verhandlungen ist neuerdings ein Einverständniss zwischen Regierung und Gesellschaft auf der Grundlage erzielt worden, dass die Gesellschaft die Genehmigung zum Bau und Betrieb der genannten Linie erhält, die Bahn aber nur zur Post- und Personenbeförderung sowie für die eigenen Bedürfnisse der Gesellschaft bestimmt ist.

Die Linien Tanta-Talkha-Damietta und Sagasig-Mansura sind zwischen Talkha und Mansura nur durch den rechten Nilarm getrennt; um nun einen unmittelbaren Anschluss zwischen den beiden Linien herzustellen, hat die Verwaltung der Aegyptischen Eisenbahnen am 15. Februar d. J. den Bau einer Nilbrücke zwischen Talkha und Mansura verdingt.

Ferner hat die genannte Verwaltung beschlossen, zu der dringend nothwendigen Ausbesserung von 900 km Geleis einen Zuschlag von 5 % zu den auf 40 % der Einnahmen bemessenen Betriebsausgaben = 70 000 Türkische Pfund jährlich zu verwenden; diese Ausbesserung wird mindestens 8 Jahre in Anspruch nehmen.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

Entschädigungsanspruch wegen Verlust einer Unfallversicherungsrente durch Verjährung gegen den Betriebsunternehmer, welcher die Anzeige des Unfalls unterlassen hat. Der Ehemann der Klägerin starb am 12. April 1886 infolge eines am 10. s. M. im Betriebe des Beklagten erlittenen Unfalls. Er war in Gemässheit der Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 versichert, die Klägerin hat aber die ihr als Wittwe zukommende jährliche Rente von 180 *M* nicht erhalten, weil es unterlassen worden ist, dieselbe von Amtswegen festzustellen, und weil sie versäumt hat, den Anspruch nach § 59 des Gesetzes innerhalb 2 Jahren anzumelden. Der Beklagte hat die nach dem § 51 des Gesetzes dem Betriebsunternehmer obliegende Verpflichtung, von dem Unfall innerhalb 2 Tagen eine Anzeige bei der Ortspolizeibehörde zu machen, nicht erfüllt. Wegen dieses Versäumnisses hat die Klägerin beantragt, denselben zum Ersatze der ihr hierdurch verloren gegangenen Rente zu verurtheilen.

Das Berufungsgericht hat abweichend von der ersten Instanz den Entschädigungsanspruch der Klägerin für unbegründet erklärt. Die Entscheidung ist folgendermaassen begründet: Es sei allerdings wohl anzunehmen, dass ein ursachlicher Zusammenhang zwischen dem Versäumniss des Beklagten und dem Verluste der Rente, welche der Klägerin aus der Unfallversicherung zugestanden hätte, vorhanden sei; denn, wenn der Beklagte sich dieses Versäumnisses nicht schuldig gemacht hätte, würde voraussichtlich die Rente für die Klägerin von Amtswegen festgestellt worden sein; der hierdurch für die Klägerin entstandene Schaden sei aber als ein mittelbarer im Sinne des Allgemeinen Landrechts anzusehen, indem das Versäumniss des Beklagten nur in Verbindung mit anderen Umständen, insbesondere deshalb, weil der Unfall nicht anderweitig zur Kenntniss der Polizeibehörde oder der Berufsgenossenschaft gekommen, und weil Klägerin selbst ihren Anspruch geltend zu machen unterlassen, den Verlust der Rente für die letztere zur Folge gehabt habe; der Klägerin selbst falle aber ein grobes Versehen zur Last, indem sie während eines Zeitraumes von 2 Jahren versäumt habe, ihren Anspruch zu erheben; nach § 19 I. 6 Allgemeinen Landrechts könne nun ein Ersatz des mittelbaren Schadens nicht verlangt werden, wenn der Beschädigte bei der Abwendung desselben sich eines groben Versehens schuldig gemacht habe; die hier in Frage stehende Bestimmung des § 51 des Unfallversicherungsgesetzes könne als ein auf Schadenverhütung abzielendes Polizeigesetz nicht angesehen werden; § 26 I. 6 Allgemeinen Landrechts finde daher keine Anwendung.

Die Revisionsklägerin muss anerkennen, dass sie das Urtheil des Berufungsgerichts, soweit es annimmt, dass der Verlust der Rente im Verhältniss zu dem Versehen des Beklagten, als ein mittelbarer Schaden anzusehen, und dass der § 26 I. 6 Allgemeinen Landrechts nicht Anwendung finde, nicht angreifen könne. Sie sucht aber auszuführen, dass das Berufungs-

gericht die §§ 51 ff. des Unfallversicherungsgesetzes unrichtig aufgefasst habe, und dass es bei einer richtigen Auslegung dieser Paragraphen hätte zu dem Resultat kommen müssen, das Versehen des Beklagten sei ein gröberes, als das der Klägerin. Es kommt aber auf den Grad des Versehens des Beklagten nicht an. Das Berufungsgericht lässt es unentschieden, welcher Grad des Versehens dem Beklagten zur Last fällt; die Entscheidung beruht auf der Annahme, dass, auch wenn Beklagter sich eines groben Versehens schuldig gemacht haben sollte, Klägerin doch wegen ihres eigenen groben Versehens einen Anspruch auf Ersatz für die ihr verloren gegangene Rente nicht erheben könne. Dieses entspricht dem § 19 I. 6 Allgemeinen Landrechts. Es fragt sich daher nur, ob das Berufungsgericht ohne Rechtsirrthum festgestellt hat, dass die Klägerin sich selbst ein grobes Versehen bei Anwendung des Schadens im Sinne des § 19 I. 6 Allgemeinen Landrechts habe zu Schulden kommen lassen.

Nun meint die Revision zunächst, es könne von einem Verschulden auf Seiten der Klägerin überhaupt nicht die Rede sein, da ihrerseits ein rechtswidriges Verhalten nicht vorliege; es könne daher nur die Anwendung des § 21 I. 6 Allgemeinen Landrechts und nicht die des § 19 daselbst in Frage kommen; § 21 cit. setze aber voraus, dass das Versehen des Beklagten nur ein mässiges oder geringes sei. Diese Ausführung ist nicht richtig. Die Vorschrift des § 19 cit. behandelt den Fall, dass ein grobes Versehen bei Abwendung des Schadens auf Seiten des Beschädigten vorliegt, und ein solches Versehen ist hierin festgestellt. Weiter führt die Revision aus, die Feststellung, dass in der Versäumung der Anmeldung ihres Anspruchs seitens der Klägerin ein grobes Versehen liege, sei auch deshalb rechtsirrthümlich, weil Klägerin sich darauf habe verlassen dürfen, dass die ihr zukommende Rente von Amtswegen festgesetzt werden würde. Dabei wird übersehen, dass die Festsetzung der Rente von Amtswegen nach § 58 des Gesetzes bei einer Tödtung sofort nach Abschluss der Untersuchung, bezw. nachdem die Genossenschaftsorgane von dem Tode Kenntniss erhalten, erfolgt, und dass daher die Klägerin nur während der ersten Zeit nach dem Unfall davon auszugehen berechtigt war, dass die Rente ihr ohne ihr Zuthun gewährt werden würde. Die Vorschrift des § 59 des Gesetzes ist nach den Motiven gerade für den Fall getroffen, dass es aus irgend einem Grunde unterlassen sein sollte, die Rente von Amtswegen festzusetzen. Schliesslich sucht die Revision noch auszuführen, dass jedenfalls das Versehen des Beklagten ein gröberes sei, als das der Klägerin, und dass das Verhalten der letzteren entschuldbar sei. Auf ersteres kommt es nicht an, wenn der Klägerin ein grobes Versehen zur Last fällt, und dass das Versehen der letzteren ein grobes, ist auf Grund der thatsächlichen Verhältnisse ohne Rechtsirrthum festgestellt.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 2. Februar 1891 in Sachen F. w. Z.)

---

v. O. **Die Strassenbahngeleise, ob im Gewahrsam der Stadtgemeinde oder der Strassenbahngesellschaft?** Aus den Entscheidungsgründen: „Es ist nicht rechtsirrthümlich, wenn der Berufungsrichter annimmt, dass die klagende Stadtgemeinde die Gewahrsam der Geleise nicht erlangt hatte. Insbesondere verlor durch die Einfügung der Geleise in die städtischen Strassen (— wenn man selbst die bestrittene Thatsache, dass die Geleise vollständig auf städtischem Eigenthum liegen, als unstreitig unterstellt, —) die Strassenbahngesellschaft die Gewahrsam nicht, denn sie blieben dem besonderen Gebrauche der Gesellschaft in unterscheidbarer Weise erhalten und die Einfügung erfolgte nicht in einer Art und in einer Absicht, welche die Geleise zu einem Substanztheile oder einem Pertinenzstücke der Strasse gemacht hätte; dass dieselben, wie die Rekursklägerin geltend macht, auch von sonstigen Passanten der Strasse betreten oder mit Fuhrwerk überfahren wurden, ist ein durch die Lage der Geleise im Strassenpflaster bedingter zufälliger Umstand, welcher die Absicht der Stadt, durch die Passanten über die Geleise zu verfügen und somit auch eine thatsächliche Verfügung der Stadt über die Geleise nicht erkennen lässt. Auch ein Mitbesitz der Stadt, wenn man auch dessen rechtliche Konstruktion für möglich halten sollte, liegt daher in der erwähnten Thatsache nicht; vielmehr erlangte umgekehrt die Strassenbahngesellschaft dadurch, dass sie von dem Vertragsrechte, die Geleise auf der städtischen Strasse anzulegen, Gebrauch machte, ihrerseits einen unvollständigen Besitz an der Strasse." (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 21. März 1891; Jur. Wochenbl. 1891 S. 256.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Bahnbetrieb.

Vom 1. Juni d. J. ab wird die bisher nach der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 betriebene Eisenbahnstrecke Danzig h. Th. - Neufahrwasser nach Maassgabe der Vorschriften des Bahnpolizei - Reglements als Vollbahn betrieben werden.

Bromberg, den 28. Mai 1891. (1050)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Eröffnung der Reststrecke Holsteinische Schweiz-Lütjenburg der Neubaustrecke Gremsmühlen-Lütjenburg. Von der dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Kiel unterstellten Neubaustrecke Gremsmühlen-Lütjenburg wird die Reststrecke Holsteinische Schweiz-Lütjenburg mit der Station Lütjenburg, den Haltestellen Benz, Kletkamp und dem Haltepunkt Bruhnskoppel am 1. Juni d. J. dem Betriebe übergeben.

Die Station Lütjenburg und die Haltestellen Benz und Kletkamp sind für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet; der Haltepunkt Bruhnskoppel ist nur für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck geeignet.

Der Verkehr von und nach Lütjenburg wird bis zur endgültigen Fertigstellung der Bahnanlagen bei Lütjenburg auf der Haltestelle Schmiedendorf zu den für Lütjenburg geltenden Tarifsätzen provisorisch abgefertigt. Von dem Tage der Betriebseröffnung ab findet eine regelmässige Abfertigung von Personen und Gütern statt.

Die Strecke Holsteinische Schweiz-Lütjenburg wird als Bahn untergeordneter Bedeutung betrieben und finden die Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands — gültig vom 1. Juli 1874 — und der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juli 1878 Anwendung.

Vom 1. Juni d. J. tritt nachstehender Fahrplan in Kraft:

Entfernung	Eutin-Gremsmühlen-Lütjenburg						Lütjenburg-Gremsmühlen-Eutin				
	702	704	706	708	710	Zug Nr. / Zug Nr.	701	703	705	707	709
	Gemischte Züge					Stationen	Gemischte Züge				
km	2. u. 3.	2. u. 3.	2. u. 3.	2. u. 3.	2. u. 3.	Klasse / Klasse	2. u. 3.	2. u. 3.	2. u. 3.	2. u. 3.	2. u. 3.
	7.05	10.46	1.32	5.30	7.50	ab Neustadt . . . . . an	8.52	1.01	3.42	7.34	11.47
	5.50	9.57	12.10	4.34	—	ab Kiel . . . . an	9.54	1.51	4.24	8.00	11.02
0,0	8.15	11.30	3.15	—	9.22	ab Eutin . . . . an	7.41	11.15	3.00	—	9.05
5,3	8.26	11.41	3.26	—	9.33	an Gremsmühlen . . . ab	7.28	11.02	2.47	—	8.52
0,0	8.27	11.42	3.27	6.50	9.34	ab Gremsmühlen . . . an	7.26	11.01	2.46	5.57	8.50
3,9	8.38	11.53	*3.36	7.01	9.44	Holstein. Schweiz . ab	7.17	10.52	*2.37	5.48	8.41
5,4	8.43	11.58	3.41	7.06	9.49	Bruhnskoppel . . .	7.12	10.45	2.33	5.42	8.35
8,4	8.52	12.07	3.49	7.15	9.57	Benz	7.04	10.36	2.25	5.34	8.26
11,1	9.01	12.16	3.57	7.24	10.06	Kletkamp	6.55	10.27	2.16	5.26	8.17
17,2	9.15	12.30	4.11	7.38	10.20	an Lütjenburg . . . . ab	6.39	10.10	2.00	5.10	8.00

Die Zeiten links von den Stationsnamen sind von oben nach unten, die Zeiten rechts von den Stationsnamen von unten nach oben zu lesen.

3. Betriebsüberlassungen.

Mit dem 1. Juni d. J. übernimmt die unterzeichnete Generaldirektion den Betrieb der schmalspurigen Eisenbahn von Lützelburg nach Pfalzburg. Die Sätze für die Beförderung auf derselben sind bei unseren Stationen Lützelburg und Pfalzburg, sowie bei dem Tarifbüreau in Strassburg zu erfahren. Ein besonderer Tarif für die genannte Strecke wird binnen kurzem herausgegeben werden.

Strassburg, den 27. Mai 1891. (1052)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4. Güterverkehr.

Eröffnung der Station Dolgelin für Güter- etc. Verkehr. Am 1. Juni d. J. wird die zwischen Wriezen und Frankfurt a/O. belegene Station Dolgelin für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Berlin, im Mai 1891. (1053MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Forts. des Güterverkehrs auf S. 418.)

Mit dem gleichen Tage treten für den Verkehr mit den Stationen etc. der Neubaustrecke direkte Tarifsätze für die Personen- und Gepäckabfertigung im Lokal- und Staatsbahn-Verkehr, sowie im Nordostsee-Verbande, ferner für die Abfertigung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im diesseitigen Lokalverkehr, im Wechselverkehr mit allen übrigen Preussischen Staatsbahnbezirken und mit der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn, sowie im Nordostsee-Verbands-Güterverkehr in Kraft.

Inwieweit die Stationen der Neubaustrecke weiter mit direkten Tarifsätzen ausgerüstet werden, wird jedesmal besonders bekannt gegeben werden.

Altona, den 25. Mai 1891.
Königliche Eisenbahndirektion. (1051)

Güterverkehr (Forts.).

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 25 zum Gütertarif vom 1. November 1887 in Kraft. Derselbe enthält neue Tarifsätze für verschiedene Stationsverbindungen, Aufnahme der Braunschweigischen Landesbahn in den Ausnahmetarif 21 für Düngemittel etc. und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 27. Mai 1891. (1054)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württemb.-Schweizer. Güterverkehr. Der in Nr. 23 angekündigte neue Tarif Theil II Heft 1 für den Güterverkehr zwischen Württemb. Stationen einer- und Stationen der Schweizer. Nordostbahn andererseits ist am 1. Mai 1891 zur Einführung gekommen.

Stuttgart, den 25. Mai 1891. (1055)
Generaldirektion
der K. Württb. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Am 1. Juni l. J. gelangt der IV. Nachtrag zum Tarif, Theil II, für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staats- und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits vom 1. Januar 1887 zur Einführung.

Er enthält u. a. neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Gera, Gera-Pforten, Görlitz, Kamenz, Leipzig (Bayerischer und Dresdner Bahnhof), Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Zittau einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen andererseits — (hierdurch werden die im Haupttarife und dessen Nachträgen I—III enthaltenen Sätze aufgehoben) —, desgleichen Frachtsätze für die neueinbezogenen Stationen Romanshorn und Rorschach der Schweizerischen Nordostbahn.

Insoweit die ausser Kraft tretenden Frachtsätze nicht ersetzt sind (es ist dies abgesehen vom Ausnahmetarif 6 für die Beförderung von Spiritus hinsichtlich Station Buchs im Rheinthale und ferner hinsichtlich der Station Ragatz der Fall) und insoweit die neuen Frachtsätze den bisherigen gegenüber Erhöhungen aufweisen, finden die im Haupttarife und dessen Nachträgen enthaltenen bezüglichen Frachtsätze noch bis zum 1. September 1891 Anwendung.

Der Nachtrag IV ist bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 29. Mai 1891. (1056)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 7 in Kraft. Derselbe ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 29. Mai 1891. (1057)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. Am 1. Juni 1891 treten für den Güterverkehr zwischen Gross-Räschen, Station des Direktionsbezirks Berlin, einerseits und den Stationen der Mecklenburgischen Südbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hieselbst, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, im Mai 1891. (1058MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlentarif Nr. 5 (Verkehr mit Nordbaden). Am 1. Juni d. J. gelangt zum Saarkohlentarif für den Verkehr mit Nordbadischen Stationen (Kohlentarif Nr. 5) der Nachtrag III zur Ausgabe.

Der Nachtrag enthält Frachtsätze für die in den Verkehr einbezogenen Stationen Hostenbach, Kochern und Spittel der Reichs-Eisenbahnen sowie eine mit dem 15. Juli d. J. in Wirksamkeit tretende Berichtigung des Frachtsatzes Malstatt-Mühlacker (Bad. B.) von 0,56 auf 0,57 *M.*

Köln, den 29. Mai 1891. (1059)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Vom 1. Juli d. J. ab gelangen für die dem Ausnahmetarif 1 b für bestimmte Stückgüter angehörenden Gegenstände (Metall- und Holzwaaren) die Sätze des Ausnahmetarifs 1 a, und zwar im gesammten Umfange des letzteren zur Erhebung.

Köln, den 30. Mai 1891. (1060)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. Juni d. J. treten für die Staatsbahnverkehre Hannover- und Oldenburg-Erfurt und anschliessende Privatbahnen die Nachträge 23 bezw. 22 in Kraft.

Dieselben sind durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 29. Mai 1891. (1061)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-Ostdeutscher Viehverkehr. Im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande werden, sofern für Kleinvieh in Ermangelung von Wagen mit mehreren Böden zwei oder mehrere gewöhnliche Wagen gestellt werden, die Frachten und die Expeditionsgebühren für die Hälfte des Flächenraums der verwendeten Wagen unter vorschriftsmässiger Abrundung auf Grund der Tarifsätze für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden berechnet.

Berlin, im Mai 1891. (MG1062)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Der in der Nummer 32 vom 25. April l. J. angekündigte neue **Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadische Gütertarif** gelangt am 1. Juli l. J. zur Einführung.

Bis zu diesem Termin bleiben die bisherigen Frachtsätze in Kraft.

München, den 26. Mai 1891. (1063)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für frisches Fleisch in Eilfracht nach Delle transit. In dem vom 1. Februar 1890 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von frischem Fleisch in Eilfracht von Oesterreichischen und Ungarischen Stationen nach Delle transit (für Paris) sind mit Gültigkeit ab 10. Juni 1891 auf Seite 3 bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen die Frachtsätze abzuändern bei

Budapest-Ferenczváros („ -Franzstadt)	von 99,80 auf 96,80 Frcs.
Köbánya (Steinbruch) (Priv. Oesterr.-Ung. St. E. G.) Köbánya (Steinbruch) (Kgl. Ungar. Staatsbahnen)	von 100,35 auf 97,35 Francs

pro 1 000 kg.

Ferner ist auf Seite 3 am Fusse der Taxtabelle einzuschalten:

„Für Lebensmittel (Wildpret, todtes Geflügel, Wurstwaaren, Eier u. dgl.) als Zuladungen zu den, für Paris bestimmten, ab Budapest-Ferenczváros in Fleischwagen als Eilgut nach Delle transit zur Beförderung gelangenden Fleischtransporten wird rücksichtlich der Strecke Budapest-Ferenczváros-Delle trs. unter Zugrundelegung des wirklichen, von 10 zu 10 kg nach aufwärts abzurundenden Gewichtes der Frachtsatz von 168 00 Frcs. pro 1 000 kg berechnet. Als Mindestgebühr wird jene für 20 kg pro Sendung eingehoben."

Diese Zuladungen können zur Komplettirung des tarifmässigen Minimalgewichtes der Fleischsendungen nicht verwendet werden. Behufs Anwendung der Wagenladungssätze des fraglichen Ausnahmetarifes bleibt daher nach wie vor Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg frisches Fleisch Bedingung. (1064)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Eisenbahnverwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung eines Tarifnachtrages. Am 15. Juni 1891 tritt der Nachtrag I zu dem Tarife, Theil II — Heft F, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. April 1891 in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aufhebung von Frachtsätzen,
II. Berichtigungen der Stationstarife für die regulären Güterklassen,
III. Ausnahmetarif 2 für Getreide etc. und Ausnahmetarif 3 für Holz etc.

und wird bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 15 kr. Oe. W. abgegeben werden.

Prag, am 30. Mai 1891. (1065)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Holics-Gödinger Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft. (Einführung von Gebührentarifen für den Personen- und Gütertransport Göding-Holics.) Mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf den Lokalbahnstrecken Göding-Mähr.-Ungar. Landesgrenze und Holics-Ungar.-Mähr. Landesgrenze treten für den Personen-,

Gepäck-, Eil- und Frachtgüter-Transport, dann für die mit diesen Transporten im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen der Station Göding der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und der Station Holics der Holics-Gödinger Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft andererseits Gebührentarife in Wirksamkeit, welche im kommerz. Büreau und in der Station Göding der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und bei der Holics-Gödinger Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft in Holics zum Preise von 15 kr. Oe. W. pro Stück bezogen werden können.

Wien, am 25. Mai 1891. (1066)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. K. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Tarif- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1891 tritt eine neue Tarif- und Antheilstabelle für direkte Fahrkarten zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der K. K. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn andererseits in Kraft, durch welche die gleichnamige Tarif- und Antheilstabelle vom 1. Januar 1891 aufgehoben wird. Exemplare der neuen Tarif- und Antheilstabelle können um den Preis von 10 kr. pr. Stück bei der kommerziellen Direktion der K. K. pr. Südbahngesellschaft in Wien bezogen werden.

Wien, am 26. Mai 1891. (1067)

Die Generaldirektion
K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, auch namens der K. K. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Am 1. Juni d. J. wird die zwischen den Stationen Friedrichssegen und Ems der Strecke Niederlahnstein-Wetzlar gelegene Haltestelle Nievern für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Frankfurt a/M., den 28. Mai 1891. (1068)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Generalversammlungen.

Die 21. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Dienstag, den 30. Juni d. J., Mittags 12 Uhr

in das Dienstgebäude des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes zu Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Vermögensbilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1890/91.
2. Erstattung des Berichts des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Neuwahl für vier durch Ablauf der Wahlperiode ausscheidende Mitglieder des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 27. Mai 1891. (1069)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen des Aufsichtsraths der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

---

7. Verdingungen.

K. S. Staatseisenbahnen. Bedarf an Tendern. Die Anfertigung und Lieferung von 13 Stück normalspurigen Tendern soll mit Vorbehalt der freien Auswahl unter den Angeboten vergeben werden. Diese Tender müssen bis Ende April 1892, zum Theil aber womöglich etwas früher geliefert werden.

Angebote, welche die Preise der Tender in betriebsfähigem Zustande frei Bahnhof Chemnitz und die kürzesten Lieferzeiten zu enthalten haben, sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Lieferung von Tendern betr."

bis zum 8. Juli d. J. an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion einzureichen und werden am folgenden Tage Vorm. 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter geöffnet werden.

Dafern die Angebote nach Preis oder Lieferzeit nicht angemessen sein sollten, bleibt allgemeine Ablehnung vorbehalten.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Büreau der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz zur Einsicht aus; es können auch von dort Abzüge davon zum Selbstkostenpreise bezogen werden. Die Bewerber bleiben bis zum 25. Juli d. J. an ihre Angebote gebunden.

Dresden, den 25. Mai 1891. (1070)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung auf Lieferung von Kleineisenzeug. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

433 t Schienenlaschen,
568 „ Schienenunterlagsplatten,
157 „ Kleineisenzeug, bestehend aus Laschenbolzen, Schienennägel und Schwellenschrauben und
67 400 Stück stählernen, federnden Unterlagsringen.

Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis spätestens zum Verdingungstermine am

Mittwoch, den 17. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr

versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1 ℳ in baar oder in Postmarken à 10 ₰ entnommen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 28. Mai 1891. (1071)
Materialienbüreau.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die Anfertigung, Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Wasserstations-Ausrüstung mit zugehörigen Leitungen etc. auf Bahnhof Schmalkalden für die Neubau-Eisenbahnlinie Zella-Mehlis-Schmalkalden soll in öffentlicher Verdingung in dem hierzu auf den 18. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, im Büreauzimmer Nr. 133 anberaumten Termine vergeben werden.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsicht aus; dieselben können auch nebst dem Angebotsformular gegen postfreie Einsendung von 2,30 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Anfertigung, Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Wasserstations-Ausrüstung mit zugehörigen Leitungen etc. auf Bahnhof Schmalkalden"

bis zu dem oben angegebenen Termin postfrei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Erfurt, den 25. Mai 1891. (1072)
Neubau-Büreau.

Die Lieferung verschiedener für die Königl. Sächs. Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke, als:

1. Anheizessen, gusseis., Gasrohr, Schliessen (Splinte),
2. Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben,
3. Sackkarren, eis. Schaufeln, Hacken, Hämmer, Zangen,
4. Versch. Werkzeuge und Geräthe,
5. Messing- und Rothgusstheile, bearbeitet,
6. Klempnerwaaren,
7. Posamenten,
8. Bürstenbinderwaaren, einschl. Piassavabesen,
9. Gummiwaaren,
10. Holzwaaren, als: Kohlenkästen, Rechen, Hammerstiele, eschene, Schaufelstiele, Wagenspriegel usw.,
11. Blattgold, Terpentinöl, Putzöl, Wasserglas, Sand- u. Schmirgelpapier, Schwämme u. Waldwolle

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsnachweise können auf Ansuchen unter genauer Angabe der betr. Materialien, für welche die Bedarfsnachweise gewünscht werden, gegen postfreie Einsendung von 20 ₰ für jede der einzelnen Abtheilungen sowie 20 ₰ Porto, von der Magazin-Hauptverwaltung hier bezogen werden.

Lieferungsangebote sind bis zum 18. Juni d. J., Abends 6 Uhr, an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, den 30. Mai 1891. (1073JC)
Maschinen-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als: Schweisseisen, Dreh- und Hobelspähne von Schweisseisen und Stahl, Eisenblech, Radreifen, Gusseisen, Messing, Kupfer, Zink, Federstahl, Zinn, Blei, Plomben alte, Morsepapier altes, Glasscherben etc., sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Revisionsbüreau hierselbst eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" bis zum 15. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Käufer.

Oldenburg, den 26. Mai 1891. (1074B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Industrie-Bahnen.

Ingenieur für Eisenbahnwesen, acad. geb., Mitte 30er, sucht sich zu verändern. Suchender ist seit vielen Jahren technisch verantwortlicher Leiter einer der grössten Eisenbahn-Unternehmen. Es wird nur auf verantwortliche, selbständige u. dauernde Stellung reflectirt. Vorzügliche Zeugnisse. — Gefl. Offerten unter A. & E. 12 an die Expedition dieser Ztg. erbeten.



olumbus-Freitreppe

D. R. P.

Columbus-Perron und Trottoir aus Eisen, für Gärten, Wege, Böschungen, Dämme; besonders vortheilhaft für Anlagen in aufgeschüttetem Boden; haltbarer, schöner, 33 % billiger als Steintreppen. Ill. Preisliste kostenfrei.

Richard Hermanns & Co., Elberfeld.



Verlag v. CARL STANGE, Frankenberg i. Sachs.

Praktisch! Billig! Bequem!

Amtlich unterstützt u. empfohlen!

Für jede Reise sofort die dazugehörige Beschreibg. mit Stadtplänen, Karten und Abbildungen

STANGE'S Reiseführer in losen Blättern nach Teilstrecken zum Zusammenstellen.

Jedes lose Blatt kostet nur 5 Pfennig, Stadtpläne 10 Pf.

Prosp. gratis. Umfasst Mittel-Europa mit mehr als 1000 Teilstr.

Zu beziehen durch alle Buchhandlg. oder direkt vom Verleger.



Felten & Guilleaume, Carlswerk, Mülheim Rh.

Das Carlswerk

fabrizirt für Eisenbahnbedarf

Eisen-, Stahl- u. Kupferdraht

und Drahtlitzen für Telegraphen- u. Signalleitungen Zugbarrièren, Einfriedigungen, Bindezwecke etc.

Drahtkordeln für Läutewerke.

Verzkt. Stahl-Stachelzaundraht

nebst allem Zubehör.

Drahtseile aller Art

für Aufzüge, Winden, Krahnen, Zugseile für schiefe Ebenen, Drahtseile für Seilbahnen, Schiebebühnenseile, Trajectseile.

Telegraphen-, Telephon- und Elektrisch-Licht-Kabel.

Felten & Guilleaume

Rosenthal, Cöln a/Rhein

Mechan. Bindfadenfabrik und Hanfseilerei.

Die Portland-Cement-Fabrik

Dyckerhoff & Söhne



in Amöneburg bei Biebrich am Rhein

liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.

Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Goldene Staats-Medaille.

Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869

Goldene Medaille. höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.



Verdienst-Medaille Wien 1873.

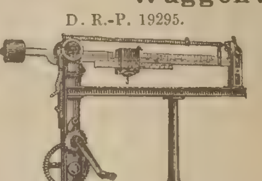
Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: **Erster Preis** für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt

Waggonwaagen mit und ohne Geleisunterbrechung.

D. R.-P. 19295.



Gepäckzeigerwaagen neuesten Systems bis 500 Kg. Tragkraft Laufgewicht, kombinirt mit Zeiger, dauerhaft und sicher.

Güterschuppenwaagen zum Einlassen in den Boden, abgeschlossen gegen Staub und Schmutz.

Automatische Waagen zum Zuwiegen der Kohlen in Tender.

Zehnt.	Taus.	Hund.	Zehn.	Kilo		
2	6	5	3	4	Brutto.	Waggon Nr. ....
1	0	2	3	6	Tara.	Empfänger ....
					Netto.	Datum ....

Schenck's Registrirapparat

zum Aufdrucken des Gewichts auf Billets.

Bereits 2000 Stück in Betrieb.

— Prospecte gratis und franco. —

330 Registrirapparate für preussische Staatsbahnen geliefert.

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille.



Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**

Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur **Blech-** und **Metallbearbeitung.**

Grösstes Etablissement in dieser Branche.

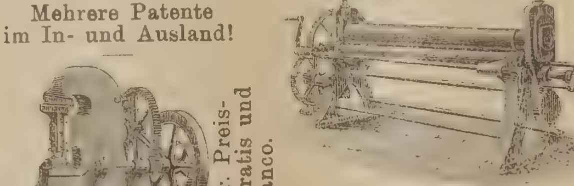
32 mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.



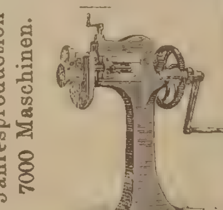
Mehrere Patente im In- und Ausland!

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!



Illustr. Preis-cour. gratis und franco.

Jahresproduction 7000 Maschinen.



Gegründet E. K. 1861.

Englische beste Steinkohlen, beste Steinkohlenbriquets, beste Anthracitekohlen

liefert bei festen Lieferungsabschlüssen direct aus Seeschiffen

K. Weisenburger, Frankfurt a. M.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 43. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche officielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 6. Juni 1891.

Inhalt:

Die Wiederherstellung des Verrugas-Viaduktes der Oroya-Eisenbahn in Peru.

In Nr. 68 des Jahrganges 1889 dieser Zeitung berichteten wir über die Zerstörung des berühmten Verrugas-Viaduktes in Peru durch einen Erdrutsch bezw. einen Felssturz, der in einem Hochgebirge wie die Anden nicht zu den Seltenheiten gehört. Bei den ungünstigen finanziellen Verhältnissen des Landes, welches schon verkracht war, ehe in den übrigen Südamerikanischen Staaten der wirthschaftliche Niedergang begann, der die Börsen Europas erschütterte, mussten mit Recht Zweifel laut werden, ob dieses berühmte Bauwerk, lange Zeit als Weltwunder angestaunt, je wieder aus seinen Trümmern erstehen würde. Diese Zweifel haben sich als irrthümlich erwiesen und wiederum kann es fast als ein Wunder gelten, dass der Viadukt erneuert ist als Theil einer Eisenbahnlinie, welche von der Küste aus „ins Blaue" führt, deren Existenzberechtigung von vielen ganz vorurtheilsfrei urtheilenden Reisenden bestritten wird (vergl. dieserhalb Eyth, Wanderbuch eines Ingenieurs).

Am 4. Januar d. J. war der neue eiserne Bau über das Thal des Rimac fertig und damit die direkte Eisenbahnverbindung zwischen Lima und Chiola, der Endstation der Oroya-Eisenbahn wieder hergestellt. Die Pläne für das neue Bauwerk sind von Mr. Buck in Newyork ausgearbeitet, das Brückenträgerwerk ist von der Newjersey Stahl- und Eisengesellschaft geliefert.

Der alte, 1872 in Betrieb gegebene Viadukt war von Evans in Newyork gezeichnet und berechnet. Er hatte vier Oeffnungen von 33 bis 41 m Spannweite. Der Mittelpfeiler erhob sich zu einer Höhe von 84 m. Jeder Pfeiler bestand aus 12 schmiedeeisernen Säulen, deren einzelne Theile 8,5 m Baulänge hatten. Im März 1889 schwoll plötzlich der in der Thalsohle sich hinziehende Rimacfluss zu ungeahnter Höhe an. Dass in 12 Stunden ein Fluss in den Anden um 7—8 m steigt, ist in der Regenzeit nichts aussergewöhnliches. Die Bahningenieure sind darauf vorbereitet und schon zufrieden, wenn die Gewässer sich durch eine Felsschlucht ergiessen, welche das Auswählen eines neuen Bettes dem Flusse unmöglich macht. Der Rimac hat sein Bett nur zwischen Felsen. Aber am 23. März 1889 war das tiefe Thal ein einziges grosses Wasserbecken und die von den Hängen stürzenden Wildwässer rissen grosse Felsmassen thalwärts. Ein solcher Felsrutsch schnitt den Mittelpfeiler wie einen Strohhalm ab. Der Viadukt stürzte grösstentheils in sich zusammen. Die Seitenpfeiler und die Endjoche blieben unversehrt; seltsamer Weise hielt auch die eine Schienenreihe des Geleises in der Verlaschung fest zusammen und schwebte wie ein Seil über die gähnende, 80 m weite Oeffnung. Dabei hatten sich die Laschen auf 300 m Geleislänge soweit verschoben, als die ovalen Laschenlöcher Spielraum gewährten. Keines Menschen Auge sah die Brücke fallen, nur die vom Strom über eine Viertelmeile (Englische) abwärts gerissenen und an das Ufer geworfenen Eisentheile kündigten die Katastrophe an, so dass rechtzeitig die Betriebsbeamten gewarnt werden konnten. Glücklicherweise waren zwei vollständige Züge auf der Strecke nach Chiola

verblieben, wodurch es möglich wurde, von beiden Seiten aus den Brückenbau einzuleiten und zu betreiben.

Monate hindurch war der Verkehr auf der Oroya-Eisenbahn ganz unterbrochen. An der Unfallstelle wurde später eine Seilbahn hergerichtet. Ein Drahtseil ohne Ende, von einer stationären Dampfmaschine aus mittelst grosser Trommeln in Bewegung gesetzt, trug in Förderkörben Reisende und leichte Güter von einem Ufer zum anderen.

Buck, der Erbauer des neuen Viaduktes, war schon 1872 bei dem Bauwerk als ausführender Ingenieur mit thätig gewesen. Er sah ein, dass die stehen gebliebenen Pfeiler niemals sich für ein neues Bauwerk eignen, dass sie aber als Gerüste zur Errichtung neuer Pfeiler sich ausgezeichnet würden verwerthen lassen. Buck entwarf eine Konstruktion nach dem Cantileversystem, d. i. dem System der Träger mit freischwebenden Stützpunkten. Man sieht daraus den Einfluss, den die Ausführung der Forthbrücke auf den Brückenbau gehabt hat. Zwei Mittelpfeiler wurden neu errichtet, die Landpfeiler blieben. Das Bauwerk erhielt dadurch zwei Seitenöffnungen von je 140' (Englisch) lichter Weite und eine Mittelöffnung von 235'. Die Gesammtlänge des Viaduktes blieb die früher vorhanden gewesene von 575'.

Im Wege des Wettbewerbs wurde der Bau des neuen eisernen Viaduktes der Stahl- und Eisengesellschaft in Trenton (Newjersey) übertragen. Seefracht und Montage in Peru waren nicht mit Gegenstand der Unternehmung.

Es ist keine leichte Aufgabe, Brückenkonstruktionen zu entwerfen, bei denen alle einzelnen Theile zur regelrechten Aufstauung im Schiffskörper geeignet sein müssen. Aber bei Lieferungen nach Südamerika ist das nun einmal nicht anders und namentlich die Nordamerikanischen Brückenbauanstalten sind darauf eingerichtet. Der Viadukt von Loa in der Bahnlinie von Autofagasta nach Huanchaca, die eisernen Viadukte der von Deutscher Seite in Venezuela gebauten Bahnen sind auf gleiche Weise entstanden. Für den Schiffstransport ist dabei weniger der Raum des grossen Seedampfers maassgebend, als vielmehr der der kleinen Hafendampfer und Lanschen.

Die Eisentheile für den neuen Verrugas-Viadukt gingen per Schiff auf Colon, von dort mit der Bahn über die Landenge bis Panama. Jedes Stück musste auf seinem Wege von Trenton bis Verrugas 5—6 Mal umgeladen werden. Wäre dabei von den vielen hundert Stücken auch nur eins unterwegs verloren gegangen, so hätte dieses grosse Unzuträglichkeiten, zum mindesten erhebliche Verzögerungen hervorrufen müssen. Glücklicherweise und man darf sagen wider Erwarten kamen alle Stücke rechtzeitig, vollzählig und unbeschädigt auf der Baustelle an. Es handelte sich um eine Menge Eisenwerk von 700 t. Die erste Ladung erreichte Verrugas am 1. Juli 1890. 6 Monate später, am 1. Januar 1891, war das Bauwerk wieder betriebsfähig, jedenfalls eine höchst beachtungswerthe Leistung.

Das ungünstige Klima erschwerte den Bau ausserordentlich. Von der Brückenbauanstalt war eine feste Kolonne von 20 Mann für die Montage gestellt. 17 erkrankten am gelben Fieber, 9 starben davon. Die Hilfsmannschaften suchte man in den Matrosenkneipen von Callao. Seeleute aus aller Herren Länder, an dem Arbeiten in schwindelnder Höhe gewöhnt, waren bei dem Bau mit thätig. Die Leute konnten aber nicht dauernd aushalten, das mörderische Klima raffte sie hinweg. 100—200 Mann wurden in den Lohnlisten geführt, aber über die Hälfte lag krank und von Monat zu Monat wechselten die Personen.

Der Abbruch der alten Brückentheile und die betriebsfähige Fertigstellung des neuen Viaduktes, d. h. die örtliche Montage wurde in 98 Tagen vollendet.

Die Probebelastung geschah mit 3 Maschinen und 10 schweren Lastwagen, d. h. mit 350 t. Die Durchbiegung der 235 Fuss weiten Mittelöffnung betrug nur $1^1/_4$ Zoll. K.

Neue Eisenbahn-Querschnitte für Auf- und Abträge aus Thonboden.

Unter der Ueberschrift „Die Umbildungen des Planums" theilte E. Schubert in der „Zeitschrift für Bauwesen" im Herbst 1889 S. 555 eine Ausarbeitung mit über Beobachtungen auf der Strecke und über Versuche, die er danach im kleinen angestellt hatte, um die Veränderungen, welchen ein aus Thon bestehendes Planum eines Eisenbahn-Einschnittes während des Betriebes unterworfen ist, eingehend zu studiren. In dem Januarheft d. J. bringt der Verfasser diese Versuche zum Abschluss, wobei er dieselben auch auf Dämme überträgt.*) Als Ergebniss der eingehenden Ermittelungen und Versuche werden zum Schluss neue, andersartige Profile für Einschnitte aus Thon und auch für Dämme aus gleichem Material in Vorschlag gebracht, die von den seither gebräuchlichen Formen nicht unwesentlich abweichen. Bei der Wichtigkeit des Gegenstandes geben wir im folgenden einen kurzen Auszug der erwähnten Schriften.

Es ist allgemein bekannt, dass in Thoneinschnitten die nach § 3 der Technischen Vereinbarungen angegebene geringste Höhe der Unterbettung von 0,20 m unter Schwellen-Unterkante nicht ausreicht, um eine dauernd gute Lage des Geleises zu erzielen, sondern dass bei feuchten Einschnitten die Schwellen nach und nach einsinken und der Thon auch zwischen ihnen in die Höhe quillt. Auf diese Weise wird unter jeder Schwelle ein Koffer gebildet, der eine Entwässerung vollständig ausschliesst. Diese Vorgänge, die in gleicher Weise beim Querschwellen-Oberbau, wie beim Oberbau mit Langschwellen eintreten, hat der Verfasser durch Versuche im kleinen nachgebildet und so weit fortgeführt, bis ein Beharrungszustand eintrat, d. h. die Oberfläche der Sohle des Einschnittes eine Gestalt annahm, die auch bei Belastungen, welche 4—5 Mal so gross waren als diejenigen, welche durch Lokomotiven hervorgerufen werden, nicht mehr verändert wurde. Dieser Beharrungszustand ist beim Querschwellen-Oberbau, wie auch beim Oberbau mit Langschwellen ermittelt worden. Derselbe zeigt die Oberfläche des Planums in Gestalt von grossen Mulden, deren Tiefe abhängig ist von der Entfernung der benachbarten Schwellen Beim Oberbau mit Langschwellen hatten die Mulden eine Tiefe von 1,30 m, als die Thonaufquellungen in der Mitte des Geleises aufhörten und nur noch kleine seitliche Verdrückungen nach den Gräben eintraten. Aehnlich ergab sich beim Querschwellen-Oberbau, wo die Versuche zur Erprobung des geeignetsten Bettungsmaterials mit Kies, Sand und Steinkohlenschlacke angestellt wurden, dass bei Sand und Kies Thonaufquellungen in Planumshöhe nicht mehr erschienen, als die Tiefe der Mulden so viel unter das alte Planum hinabreichte, wie der Zwischenraum zwischen den benachbarten Schwellen betrug. Verfasser zieht hieraus folgende, für die Praxis wichtige Schlussfolgerung: Um Thonaufquellungen sicher zu verhüten, grabe man das Planum so tief aus, als die benachbarten Schwellen im lichten von einander entfernt liegen, oder mache bei Neuanlagen die Bettung um 20 cm höher, als das Lichtmaass der benachbarten Schwellen beträgt.

Nach dieser Regel und sich anschliessend an die aus den Versuchen hervorgegangenen natürlichen Formen bildet und begründet der Verfasser seine Vorschläge über neue Einschnitts-Querschnitte, die er für die verschiedenen Oberbau-Systeme, für eingeleisige und für doppelgeleisige Strecke zeichnerisch darstellt. Die Breite des Einschnitts ist bei eingeleisigen Strecken zu 8,60 m in Höhe von S.-O. angenommen.

---

*) Beide Arbeiten sind im Sonderdruck bei W. Ernst & Sohn in Berlin erschienen.

und zwar sowohl beim Langschwellen-, wie beim Querschwellenbau; nur die Tiefe desselben unter Schwellen-Unterkante, also die Höhe der Unterbettung, ist verschieden. Dieselbe beträgt auf eingeleisiger Strecke beim Querschwellenbau, mit 10 Schwellen auf die Schienenlänge von 9 m, 0,87 m und bei enger Schwellenlage (11 Schwellen) 0,77 m, während beim Langschwellenbau die Sohle des Einschnitts bis 1,50 m unter S.-U. hinabreicht. Seitengräben in der seitherigen Form sind dabei ganz fortgefallen, da der Erdkörper des Einschnitts eine einzige Mulde bildet, die in der angegebenen Höhe mit Bettungsmaterial ausgefüllt ist. Zur Aufnahme des Niederschlagwassers sind gepflasterte Rinnen zwischen Geleise und Böschung angeordnet, wie sie ähnlich in den Strassen der Stadt zwischen dem Fahrdamm und den Bürgersteigen bestehen. Die weitere Fortführung der Tagewasser geschieht zugleich mit dem in der Sohle des Einschnitts sich bildenden Sammel- oder Quellwasser und zwar durch Thonrohrleitungen, die auf die Sohle des Einschnitts gelegt werden und in welche durch Stichrohre das Wasser der Seitengräben geleitet wird. Die Hauptrohrleitung ist seitlich durchlöchert, damit das in der Bettung und auf der Sohle sich ansammelnde Wasser hineintreten und abfliessen kann.

Verfasser hebt hervor, dass diese Art der Entwässerung unter allen Umständen frostfrei bleibe und durch sie die Trockenlegung des Bettungskörpers am sichersten gewährleistet werde, auch Frostwirkungen im Planum (Frostbeulen) vollständig ausgeschlossen seien. Durch Einbauen von Einfallschächten wird es nicht schwer halten, stets die nöthige Gewissheit über die ungehinderte Wirksamkeit der Rohrleitungen zu gewinnen. — Was die Kosten der neuen Querschnitte gegen die jetzige Bauweise anlangt, so wird nachgewiesen, dass durch die zulässige Einschränkung in der Breite des Einschnitts trotz der bedeutend grösseren Mengen, welche an Bettungsmaterial gebraucht werden, die Herstellungskosten doch nicht höher, zum Theil sogar geringer werden, als die jetzt üblichen Bauweisen.

Bei der Untersuchung der Veränderungen des Planums der Aufträge kommt der Verfasser zu dem Ergebniss, dass die dabei entstehenden Muldenbildungen leicht gefahrbringend für den ganzen Dammkörper werden können, da in den Vertiefungen unter dem Geleise sich grössere Mengen Wasser ansammeln werden, die den Damm nach und nach so durchweichen können, dass der Zusammensturz desselben erfolgen muss. Zur Vermeidung solcher Umbildungen werden Damm-Querschnitte in Vorschlag gebracht, deren Abdachung wesentlich stärker geneigt und deren Bettungshöhe bedeutend höher ist, als sie bei den seitherigen Profilen üblich war. Bei Bemessung dieser Bettungshöhe ist wieder die obenerwähnte Regel benutzt, indem das Lichtmaass der benachbarten Schwellen als die geringst zulässige Bettungshöhe angesehen ist.

Um jedoch hierbei vollkommen sicher zu sein, dass bei weichem Thon keine seitlichen Verdrückungen des Planums (nach den Böschungen zu) mehr vorkommen können, ist durch besondere Versuche ermittelt, in welchem Maasse der auf der Schiene lastende grösste Druck in der Tiefe sich vertheilt bezw. abnimmt.

Dabei ist beispielsweise gefunden, dass bei einer festgestopften Langschwelle die elastische Senkung in einer Tiefe von 2 m unter Schwellen-Unterkante 0,229 mm betrug, während die elastische Senkung der Schwelle selbst 1,726 mm betragen hatte. Beim Querschwellenbau hatte sich unter gleichen Verhältnissen die Senkung der Holzschwelle zu 2,608 mm gegen die des Erdbodens in 2 m Tiefe zu 0,309 mm ergeben. Aus diesen Zahlen ermittelt Verfasser die wirklich an den beobachteten Stellen im Bahnkörper stattgehabte Belastung und weist dann bei seinen neuen Querschnitten nach, dass bei den angenommenen Bettungshöhen der Druck auf der Oberfläche des Thonplanums nicht mehr so gross sein kann, um selbst bei weichem Material noch schädliche Umbildungen zu erzeugen.

Durch Belastungsversuche auf Sanddämmen ist ferner ermittelt, dass bei der üblichen Breite des Bettungskörpers (2 m von Mitte Geleis bis zur Bettungskante) das Querschwellen-Geleis eine Belastung zu tragen vermag von 32 t auf den laufenden Meter Schiene. Bei zweigeleisigem Planum hatte sich für die innere Schiene sogar eine Tragfähigkeit von 49,5 t ergeben.

Wesentlich geringer war dagegen die Last, welche den Oberbau mit Langschwellen bei derselben Kronenbreite der Bettung schon zum Einsinken brachte, denn diese betrug nur 12 t für die äussere Schiene bei zweigeleisiger Strecke. Bei einem Raddruck von 7000 kg (§ 67 der Technischen Vereinbarungen) und dem zugehörigen Radstand von $1^1/_2$ m ergibt sich die grösste ruhende Last auf den laufenden Meter Schiene zu $4^2/_3$ t. Verfasser geht dann dazu über, die Frage zu beantworten, wie es zu erreichen ist, den Langschwellenbau, im besonderen die äussere Schiene desselben bei zweigeleisiger Strecke ebenso tragfähig zu machen, als das Querschwellen-Geleis bei 2 m halber Kronenbreite und gelangt durch allmähliches Abrücken des Geleises von der Bettungskante und Belasten desselben dahin, dass bei 2,8 m Breite die äussere Schiene bereits 23,7 t zu tragen vermag. Um die gleiche Tragfähigkeit wie beim Querschwellenbau zu erzielen, ist eine Verbreiterung des Bettungskörpers bis auf 3,0 m nöthig.

Unter Berücksichtigung dieses Ergebnisses entwirft der Verfasser die Auftragsprofile für die verschiedenen Oberbau-Systeme und schliesst seine eingehende Arbeit mit dem Wunsche, dass nach den gemachten Vorschlägen an geeigneten Stellen Versuche angestellt und seiner Zeit über das Ergebniss derselben Mittheilungen in den Fachblättern gemacht werden möchten.

Wir schliessen uns diesem Wunsche des Verfassers an, zumal gerade auf diesem Gebiete in letzterer Zeit Fortschritte sich nur wenig bemerkbar gemacht haben.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1867 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die Herausgabe eines Ergänzungsbandes zum Technischen Vereinsorgan über neue Erscheinungen auf dem Gebiete des Lokomotiv- und Wagenbaues (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1904 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Aenderung des § 117 Abs. 3 der Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 2. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die vorwöchentlichen Verkehrsverhandlungen.

Ausser den vier grossen Oesterreichischen Bahnen haben noch mehrere kleine Privatbahnen und die grösste Dampfschifffahrts-Gesellschaft ihre Generalversammlungen in der Vorwoche abgehalten. Im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses wurde über die Subventionen der Verkehrsanstalten verhandelt; die Regierung brachte die Vorlagen über die Betheiligung des Staates an dem Reingewinn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Galizischen Carl Ludwigbahn, ferner über das Uebereinkommen mit der Donau-Dampfschifffahrts- und der Lloydgesellschaft ein. Ueber die Lösung des Vertrages mit der letzteren und die Subventionirung der Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Adria" wurde im Ungarischen Abgeordnetenhause verhandelt, welchem mehrere Vorlagen über Lokalbahnen und die Ofener Ringbahn vom Handelsminister zugingen. Der Kongress des Weltpostvereins setzte seine Arbeiten fort, welche bei deren Massenhaftigkeit und dem Umstande, dass mehr als 120 Delegirte von 52 Staaten aller Rassen, Farben und Sprachen mitwirken, noch mehrere Wochen in Anspruch nehmen werden, obzwar die Oesterreichischen Leiter des Kongresses, Handelsminister Marquis von Bacquehem und Generalpostdirektor

von Ebentraut die Versammlungen mit grosser Thatkraft und seltenem Geschick führen.

Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 30. Mai d. J.

Aus dem verlesenen Jahresberichte für 1890 ist hervorzuheben, dass die Linie Kojetein-Bielitz (die sogen. Städtebahn) im abgelaufenen Jahre eine befriedigende Entwickelung aufzuweisen hat. Die auf derselben erzielten Transporteinnahmen betrugen im Berichtsjahre 1 048 745 fl. und die für das Kilometer und Jahr entfallende Einnahme hat sich auf 5 810 fl., d. i. um 22,3 % erhöht. Das Ergebniss des sonstigen Netzes hat sich um 1 562 478 fl. erhöht, was hauptsächlich der grösseren Entfaltung des Verkehrs zuzuschreiben ist. Der Reinertrag des Hauptnetzes hat sich um 779 927 fl. gesteigert und beträgt 8,9 Millionen Gulden. Die Lokalbahnen haben in diesem Jahre das Zinsenerforderniss für das dieselben belastende Anlagekapital nicht mehr aufgebracht, und es hat sich daher hier ein Ausfall von 68 947 fl. ergeben. Dieses ungünstige Ergebniss findet hauptsächlich in dem Umstande seine Begründung, dass die am 1. Juli 1889 ausgegebenen Lokalbahnprioritäten während des ganzen Jahres 1890 mit 4 % zu verzinsen waren, während dies im Vorjahre nur hinsichtlich des zweiten Halbjahres der Fall war.

Die Kosten für die Anlage und Einrichtung des ganzen Netzes beliefen sich auf 201,85 Millionen Gulden. Durch die Begebung und Emission der Prioritäten wurden 199,44 Millionen Gulden realisirt. Die Differenz von 2,4 Millionen Gulden wurde vorläufig aus den laufenden Baarbeständen bestritten. Von den 5 % Silberprioritäten der Nordbahn wurden im Jahre 1890 weitere 83 100 fl. aus dem Verkehre gezogen, so dass der Ausstand derselben mit Schluss des Geschäftsjahres 939 000 fl. der Emission vom 1. November 1872 (Hauptbahn) und 419 500 fl. beider Emissionen der Mährisch-Schlesischen Nordbahn betrug.

Bezüglich der neu eingeführten Zonentarife im Personenverkehr, hat sich die Nordbahn nach längeren Verhandlungen im Hinblick auf die bekannte Bestimmung des Uebereinkommens veranlasst gesehen, mit dem 1. April d. J. den Kreuzertarif auf ihren Linien einzuführen; die Verwaltung hat jedoch vor dieser Einführung dem Ministerium die ernsten Bedenken auseinandergesetzt, zu welchen jener Tarif sowohl mit Rücksicht auf seine prinzipiellen Grundlagen, als auch insbesondere hinsichtlich der gegenüber den Selbstkosten ungenügenden Höhe der Fahrpreise Anlass gab. Die seither gewonnenen Erfahrungen berechtigen wegen der Kürze der Zeit und mancher wichtiger Nebenumstände noch nicht zu einem endgültigen Urtheile; vorläufig aber scheinen dieselben allerdings die von der Verwaltung seinerzeit geltend gemachten Bedenken zu bestätigen.

Aus diesem Grunde und weil sich auch die Rückwirkungen des neuen Gütertarifes nicht übersehen lassen, schlägt auch der Verwaltungsrath, rücksichtlich der Vertheilung des Reingewinnes vor, einen Theil des letztjährigen Reinertrages in Reserve zu halten und beantragt, von der zur Verfügung stehenden Summe von 6 778 068 fl. den Theilbetrag von 5 942 272 fl. zur Auszahlung einer Superdividende von 79,75 fl. für die Aktie zu verwenden, 25 000 fl. als ausserordentliche Ausstattung der Bergbau-Bruderlade zuzuführen und den Rest von 810 796 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Gesammtdividende stellt sich somit auf 132,25 fl. und der Julikupon wird einschl. der laufenden Zinsen mit 106 fl. für die ganze Aktie eingelöst werden. Die Anträge der Verwaltung werden einstimmig angenommen.

Die Verwaltung stellt ferner einen Antrag auf Abänderung der Statuten des Pensionsfonds in dem Sinne, dass den zum Präsenz- und Kriegsdienste einberufenen Beamten und Dienern der Gesellschaft mannigfache Begünstigungen hinsichtlich der Einrechnung der in Erfüllung der Militärpflicht verbrachten Zeit in die Eisenbahndienstzeit gewährt werden und die Zahlung der Pensionsfonds-Beiträge im Mobilisirungs- und Kriegsfalle erleichtert wird. Dieser Antrag wird gleichfalls einstimmig angenommen.

Generalversammlung der Böhmischen Nordbahn am 30. Mai d. J.

Die Versammlung beschloss, zur Vertheilung einer $5^1/_2$ % Dividende den Betrag von 714 990 fl. zu widmen, die persönlichen Gewinnantheile des Verwaltungsrathes mit 25 000 fl. zu bemessen und den Betrag von 62 603 fl. (gegen 84 264 fl. im Jahre 1889) auf neue Rechnung vorzutragen. Ein Aktionär erkundigte sich über den Stand der Verhandlungen mit der Regierung bezüglich der Ausgabe neuer Titres und empfahl, bei der Durchführung dieser Transaktion mehr auf die Emission neuer Aktien als neuer Prioritäten Bedacht zu nehmen, weil jetzt schon doppelt so viel Prioritäten als Aktien im Umlauf seien. Der Präsident erwiderte, dass die Verhandlungen mit der Regierung noch nicht beendet seien und auch deshalb einen Aufschub erfahren haben, weil das Programm der Investitionen nochmals revidirt wurde, um den Aufwand nach Möglichkeit einzuschränken. Auf die Anregung bezüglich der Ausgabe neuer Aktien dürfte Rücksicht genommen werden, zumal die gleiche Meinung im Verwaltungsrathe vorherrscht.

Generalversammlung der Oesterreichischen Nordwestbahn am 27. Mai d. J.

Die Versammlung begann mit einem dem Generaldirektor Hofrath Dr. Gross gewidmeten Nachruf. Von der Verlesung des Geschäftsberichtes für 1890 wurde abgesehen und wegen Vertheilung des Reingewinnes folgendes beschlossen: Es wird der am 1. Juli d. J. fällige Kupon der Stammaktien mit 4.50 fl. Oe. W. eingelöst und der Betrag von 24 208 fl. auf neue Rechnung vorgetragen, ferner der am 1. Juli d. J. fällige Kupon Aktien Lit. B mit 11 fl. und jener der Genussscheine mit 1 fl. eingelöst und der Betrag von 107 128 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Hierauf wird über Aenderung in der Direktion nachstehendes berichtet: Nach dem Ableben des Generaldirektors, Hofrathes Dr. Gross, beschloss der Verwaltungsrath mit Zustimmung der Regierung, die Generaldirektion aufzulassen und zur Vereinfachung der Geschäftsführung und zur Erzielung gleicher Einrichtungen wie bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn die Leitung der Geschäfte einem Direktionskollegium zu übergeben. Infolge dieses Beschlusses ist eine Statutenänderung erforderlich und die Generalversammlung beschliesst, dem § 32 der Statuten folgende Fassung zu geben: „Für die Ausführung der Beschlüsse des Verwaltungsrathes und die spezielle Führung der Geschäfte nach Maassgabe dieser Beschlüsse wird vom Verwaltungsrathe eine demselben verantwortliche Direktion bestellt. Der Verwaltungsrath setzt die dienstliche Organisation und das Geschäftsreglement der Direktion fest."

Generalversammlung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn am 26. Mai d. J.

Auch diese Generalversammlung wurde mit einem dem dahingeschiedenen Generaldirektor, Hofrath Dr. Gross, gewidmeten Nachruf eröffnet. Von der Verlesung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1890 nahm die Versammlung Abstand.

Auf die Anfrage eines Aktionärs, welche Vorkehrungen der Verwaltungsrath getroffen habe, um die Konversion der Prioritätsobligationen der Bahn durchzuführen, erwiderte der Präsident, dass der Verwaltungsrath in dieser Angelegenheit mit der Regierung in Unterhandlungen eingetreten sei, die aber bedauerlicherweise noch nicht zum Abschlusse gelangt sind, insofern die Antwort der Regierung auf die ihr seitens des Verwaltungsrathes diesbezüglich unterbreiteten Vorschläge noch ausstehe. Es wurde hierauf beschlossen, den am 1. Juli 1891 fälligen Aktienkupon mit 4 fl. Oe. W. einzulösen. Derselbe Aktionär wünschte, dass der Verwaltungsrath die reichen Erzlager im Riesengebirge durch Gewährung billiger Frachttarife zur grösseren Verfrachtung heranziehen möge. Der Vorsitzende erwiderte hierauf, dass sich der Verwaltungsrath mit dem Studium dieser Angelegenheit gegenwärtig beschäftige.

Generalversammlung der Prag-Duxer Bahn am 27. Mai d. J.

Bei der Abstimmung wurden die Anträge des Verwaltungsrathes, von dem 633 974 fl. betragenden Nettoergebnisse für Investitionen 200 000 fl. zu verwenden, die Prioritätsaktien mit 4 % oder 6 fl. und die Stammaktien mit $2^2/_3$ % oder 4 fl. zu verzinsen, dem Verwaltungsrathe einen persönlichen Gewinnantheil von 15 000 fl. zuzuerkennen und 32 193 fl. auf neue Rechnung vorzutragen, mit allen gegen 276 Stimmen genehmigt. Ferner wurde der Antrag des Verwaltungsrathes auf Aufnahme eines Anlehens von 15 000 000 M. zur Konvertirung der bisherigen Prioritäten und für nothwendige Investirungen angenommen. Es folgten hierauf die Wieder- bezw. Neuwahlen.

Generalversammlung der Südbahn am 27. Mai d. J.

Vor der über den Geschäftsbericht für das Jahr 1890 eröffneten Debatte erhoben 4 Aktionäre hintereinander verschiedene Einwendungen gegen die geringe Bemessung der Dividende, die Annahme des Gütertarifes der Staatsbahnen usw., indem ein Aktionär sogar beantragte, die Beschlussfassung über die Jahresrechnung und die Dividende von der Tagesordnung abzusetzen, ein Komitee zur Prüfung der Lage einzuberufen und darüber in einer nach 4 Wochen neuerlich stattfindenden Generalversammlung zu beschliessen.

Hierauf erwiderte der Präsident des Verwaltungsrathes folgendes:

Die grossen Schäden, an welchen die Südbahn leidet, datiren aus der Zeit, wo die Gesellschaft noch eine gemeinsame Oesterreichisch-Italienische Gesellschaft war, wo insbesondere bei Ankauf der Piemontesischen Linien die pro-

jektirte Aktienemission nicht möglich war und auch die Emission der Prioritäten nicht glückte. Dadurch gelangte die Südbahn in die Lage, dass zwischen der Höhe des Aktien- und des Prioritätenkapitals ein Missverhältniss besteht, wie kaum bei irgend einer andern Gesellschaft. Dieses Missverhältniss wird dadurch noch um so grösser, als sämmtliche Prioritäten der Bahn in Gold verzinslich sind, und dass daher bei allen Maassnahmen, welche seitens der Gesellschaft gepflogen werden, die grösste Vorsicht geübt werden muss. Bei anderen Gesellschaften, wo normale Verhältnisse zwischen dem Aktien- und Prioritätenkapital bestehen, werden für Investitionen im Wege der Kapitalsbeschaffung die nöthigen Mittel erlangt. Die Südbahn ist hierzu nicht in der Lage. Wenn wir auch im Hinblick auf die in 5 Jahren eintretende Einlösung mit neuen Investitionen sparsam vorgehen, so ist dennoch ein vollständiger Stillstand nicht möglich. Gerade in den abgelaufenen Jahren, wo der Verkehr stetig zunahm und auch unser rollendes Material vermehrt werden musste, waren Investitionen unvermeidlich. Da es ausgeschlossen war, die erforderlichen Mittel im Wege der Kapitalsbeschaffung zu besorgen, wurde die Gesellschaft durch eine Reihe von Jahren genöthigt, die Anschaffungen aus eigenen Mitteln zu bestreiten. Wenn vielleicht ein Vorwurf erhoben werden kann, ist es nicht der, dass wir etwas verbergen, sondern dass wir die Befürchtungen, welche thatsächlich bestehen, zu klar hingestellt haben. Ein Einblick in unseren Bericht ergibt, dass die Ueberschüsse der vergangenen Jahre bereits verwendet sind. Unsere Gesellschaft hat um nahezu 19 Millionen Gulden mehr Kapital investirt, als aus dem Verkaufe der Aktien und Prioritäten erlöst worden ist. Diese 19 Millionen Gulden wurden aus dem Reservefonds und aus den Betriebsüberschüssen der vergangenen Jahre entnommen. Dieser Vorgang war den vorhergegangenen Generalversammlungen bekannt und wurde von denselben auch sanktionirt. Es ist daher zur Genüge erwiesen, dass der Vorgang der Südbahn durch die ausserordentlichen Verhältnisse, in welchen sie sich befindet, gerechtfertigt ist, und dass sie gezwungen ist, Ausnahmswege zu gehen. Wir haben mit der Regierung einen Kaufschillingsprozess, der, selbst wenn unsere kühnsten Erwartungen in Erfüllung gehen sollten, uns bedeutende Lasten auferlegen wird. Diese Lasten werden noch bedeutender, wenn die Forderungen der Regierung auch nur annähernd genehmigt werden sollen. Ein vor 2 Jahren gemachter Vergleichsantrag ist noch nicht zur Entscheidung gelangt, aber es werden bei Annahme dieses Antrages die Verpflichtungen, welche wir für die vergangenen Jahre nachträglich zu leisten haben, sehr bedeutend sein. Es war daher ein Gebot der Klugheit, für diese Zahlung an die Regierung, welche wir in den abgelaufenen Jahren hätten leisten müssen, vorzusorgen, um nicht auf einmal einer so grossen Zahlung gegenüberzustehen. Die Verwaltung ist daher bei Stellung der Anträge bezüglich der Dividende mit voller Erwägung aller Umstände und grösster Gewissenhaftigkeit vorgegangen und auch das überwachende Organ der Regierung hat seine Zustimmung ertheilt.

Der Aufwand für das zweite Geleis auf der Strecke Innsbruck-Wörgl trifft die Südbahn unangenehm wegen des momentanen Geldbedarfes. Die Investition selbst wird jedoch auf die finanzielle Lage der Südbahn nicht nachtheilig wirken, weil die Basis der seinerzeitigen Einlösung der Südbahn die Rente ist, welche in den letzten Jahren erzielt wurde. Wir bekommen den vollen Ersatz der Rente, soweit die Bahn vom Staate benutzt wird. Hinsichtlich der Einwirkung der neuen Tarife ist der Satz nur richtig, dass jede Tarifermässigung eine Erhöhung der Einnahmen bringt, so lange bei der Feststellung der Tarife nur wirthschaftliche Rücksichten maassgebend sind. Es wird bei der allgemeinen Beurtheilung der Frage auch der Fehler begangen, dass man sich begnügt, nur den Einfluss der Tarifänderungen auf die Roheinnahmen festzustellen und nicht auf die Reineinnahmen zurückgeht. Der Einfluss auf die Reineinnahmen ist aber ein noch weit schlimmerer, weil die Vermehrung der Transporte nothwendig eine Erhöhung der Betriebsausgaben nach sich zieht. Bei einer Bahn, welche, wie die Südbahn, voll beschäftigt war und alle Züge vollständig ausnutzte, führte jede Vermehrung des Verkehrs nothwendig eine Steigerung der Traktionskosten mit sich.

Ein Aktionär regt neuerlich die Frage der Konversion der 5prozentigen Prioritäten der Südbahn an. Der Präsident erklärt, dass der Verwaltungsrath sich mit dieser Frage seit längerer Zeit eingehend beschäftige, dass aber die Schwierigkeiten der Operation sehr grosse seien.

Bei der Abstimmung werden die Anträge des Verwaltungsrathes auf Vertheilung einer Dividende von 4 Frcs. und Uebertragung von 2,8 Millionen Gulden angenommen; ferner wird dem Verwaltungsrathe Entlastung ertheilt.

Generalversammlung der Lokalbahn Szatmar-Nagybanya am 16. Mai d. J.

Der verlesene Geschäftsbericht für das Jahr 1890 konstatirt einen erfreulichen Aufschwung des Betriebes, welcher ein Erträgniss von 147 130 fl. erzielt hat. Hiervon wird nach den statutenmässigen Abzügen eine 6 % Dividende den Prioritätsaktien zugewiesen. Die Verwaltung wurde ermächtigt, den mit der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bestehenden Betriebsvertrag einvernehmlich mit dieser einer entsprechenden Modifikation zu unterziehen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die erwartete Ermässigung oder gar Aufhebung des Getreidezolles in Deutschland gegenüber den schwankenden Angaben über die noch für die Ausfuhr verfügbaren Getreidemengen Ungarns erzeugte eine unentschiedene Stimmung für Eisenbahnwerthe. Staatsbahn (275) setzte zwar wegen der noch fortdauernden Verhandlung über die Abtretung ihrer Ungarischen Linien mit dem Handelsminister Baross wieder mit steigenden Kursen an, doch bewegten sich Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2 840) und Galizische Carl Ludwigbahn (217) nur wenig aufwärts, während Nordwestbahn (207, 50) sich gleich erhielt und Elbethalbahn (218) zurückging. Die stärkste Abschwächung erfuhr Südbahn (93, 75).

Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nach den Berichten über die Ernteergebnisse des Jahres 1890 stand zu erwarten, dass sich in diesem Jahre eine stärkere Ausfuhr von Getreide entwickeln werde. Thatsächlich hat auch gegen das Jahr 1889 eine gesteigerte Frachtenbewegung von Getreide aus Ungarn stattgefunden. Dieselbe nahm aber gegen alle Erwartung nicht den Weg über die Reichsgrenzen, so dass die Ausfuhr in das Ausland eine nennenswerthe Steigerung nicht erfahren hat. Hingegen haben die Verfrachtungen an Getreide nach den nördlichen Kronländern Oesterreichs einen grösseren Umfang angenommen und die Einnahmen auf den Oesterreichischen Linien günstig beeinflusst.

Auch die Verfrachtung von Brennstoffen war infolge des strengen Winters und des Bedarfes der industriellen Etablissements eine bedeutend grössere als im Vorjahre und es haben überdies die sonstigen Transportartikel der Zucker- und Eisenindustrie zur Vermehrung der Einnahmen auf dem Oesterreichischen Netze der Gesellschaft beigetragen.

Die Betriebsrechnung für 1890 stellt sich nach dem uns vorliegenden Rechnungsabschluss wie folgt: verfügbarer Rest des Reinertrages vom Jahre 1889 65 798 fl., Reinertrag der Eisenbahnen 18 074 149 fl., Reinertrag der Brünn-Rossitzer Bahn 245 809 fl., Reinertrag der Berg- und Hüttenwerke und Domänen 1 594 336 fl., verschiedene Einnahmen (Erträgniss der Eisenbahn Lissava-Anina, des Dampfschiffbetriebes und fremder von der Gesellschaft betriebenen Sekundärbahnen) 28 215 fl., von der K. K. Staatsverwaltung für die Abtretung des $^1/_6$ Antheiles an der Wiener Verbindungsbahn entrichtete Jahresrente 28 000 fl., zusammen 20 036 308 fl. Hiervon kommen in Abzug für Verzinsung und Tilgung der Obligationen 11 000 803 fl., Aktienkupon vom 1. Januar d. J. 2 788 275 fl., Kursverlust 2 004 841 fl., verschiedene Zinseneinnahmen 727 945 fl., 10 % Einkommensteuer auf die Kupons der Prioritäten des Ergänzungsnetzes 277 265 fl., Vorschuss an die Ruhegehaltskasse 213 355 fl., Saldo des Gewinn- und Verlustkonto 1 560 706 fl., zusammen 17 117 300 fl. Der Ueberschuss beträgt mithin 2 919 008 fl.

Die Gesammteinnahmen der Oesterreichischen Linien ohne Ergänzungsnetz und Brünn-Rossitzer Bahn belaufen sich auf 18 402 405 fl. und sind um 1 057 800 fl., d. i. um 6, 10 % höher als jene des Vorjahres. Die Betriebslänge dieser Linien betrug zu Ende des Jahres 1890 1 110 km (gegen das Vorjahr + 22, 33 Kilometer). Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr ergaben 4 604 873 (+ 264 268) fl., die Einnahmen aus dem Frachtenverkehr 13 720 670 (+ 805 129) fl., verschiedene Einnahmen 76 863 (— 11 597) fl., zusammen 18 402 405 (+ 1 057 800) fl. Die Gesammteinnahmen des Ergänzungsnetzes belaufen sich auf 4 903 120 (+ 382 167) fl. Die Gesammteinnahmen des Oesterreichischen Netzes beziffern sich im Jahre 1890 auf 23 806 646 fl. gegen 22 369 546 fl. im Vorjahre, erhöhten sich mithin um 1 437 100 fl. oder um 6, 43 %. Die Länge der gesammten im Betriebe stehenden Linien des Oesterreichischen Netzes betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1 353, 56 km. Die Einnahmen für das Kilometer stellen sich auf 17 588 fl. Von der Gesammteinnahme entfallen auf den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr 5 953 704 (+ 387 101) fl., auf den Frachtenverkehr 17 731 797 (+ 1 061 150) fl., auf verschiedene Einnahmen 121 144 (— 11 152) fl., zusammen 23 806 646 (+ 1 437 100) fl. Die

Betriebsausgaben der Oesterreichischen Linien ohne Ergänzungsnetz und Brünn-Rossitzer Bahn belaufen sich auf 6 956 120 (+ 25 212) fl. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen beträgt 37,80 % gegen 39,96 % im Vorjahre. Gemäss der Ausführungsbestimmungen zu dem am 12. November 1882 mit der Staatsverwaltung abgeschlossenen Vertrage werden die Ausgaben des Ergänzungsnetzes mittelst einer Formel festgestellt, welcher die Roheinnahmen dieses Netzes zu Grunde liegen. Da die Roheinnahmen 4 903 120 fl. betragen, ergibt sich eine rechnungsmässige Betriebsausgabe von 2 090 735 fl. Die Reineinnahmen zuzüglich des Saldo des Gewinn- und Verlustkonto mit 732 fl. betragen demnach 2 813 117 fl. Nachdem das Erforderniss für Verzinsung und Tilgung 3 095 902 fl. beträgt, so verbleibt ein Abgang von 282 785 fl., welcher gemäss Art. 17 der Konzessionsurkunde durch die Staatsgarantie zu decken ist. Die Ausgaben der Brünn-Rossitzer Bahn betrugen 200 286 fl. An Abgaben hatte das Oesterreichische Netz ausschl. des Ergänzungsnetzes zu leisten: Einkommen- und Erwerbsteuer 1 488 541 fl., Gebäude- und Grundsteuer 106 274 fl., Stempelgebühren und andere Abgaben 11 547 fl., zusammen 1 606 362 fl.

Die Gesammteinnahmen des Ungarischen Netzes belaufen sich auf 16 763 558 fl. gegen 15 915 843 fl. im Jahre 1889 (+ 847 715 fl.), d. i. + 5,32 % gegen das Jahr 1889. Die Betriebslänge dieses Netzes betrug Ende 1890 1 499 km. Für diese Länge stellt sich die Einnahme für das Kilometer auf 11 180 fl. gegen 10 626 fl. im Vorjahre. Von der Gesammteinnahme in Höhe von 16 763 558 (+ 847 715) fl. entfallen auf den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr 4 474 277 (+ 390 336) fl., auf den Frachtenverkehr 12 165 725 (+ 480 068) fl. und auf Einnahmen aus sonstigen Quellen 123 556 (— 22 688) fl. Die Betriebsausgaben des Ungarischen Netzes betrugen im Berichtsjahre 6 868 014 (+ 322 101) fl. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen beträgt für das Ungarische Netz 40,97 % gegen 41,13 % im Vorjahre. Der Antheil des Ungarischen Netzes an den von der Gesellschaft geleisteten Beiträgen zur Ruhegehaltskasse und zum Provisions- und Unterstützungsfonds stellt sich auf 83 371 fl. gegen 82 278 fl. im Vorjahre. Die öffentlichen Abgaben stellen sich wie folgt: Einkommen- und Erwerbsteuer 1 459 247 fl., Gebäude- und Grundsteuer 39 321 fl., Stempel- und sonstige Gebühren 6 414 fl., zusammen 1 504 982 fl. — Der Domänenbesitz warf ab ein Gesammt-Reinerträgniss von 1 594 336 fl. gegen 1 170 064 fl. im Vorjahre (+ 424 271 fl.). Der Werth der vorhandenen Materialvorräthe betrug Ende 1890 4 945 062 fl. gegen 4 376 414 fl. im Jahre 1889. Die Bilanz der Gesellschaft setzt sich zusammen aus Aktiva: Oesterreichische Linien ohne Ergänzungsnetz 159 772 162 fl., Werth des an die Staatsverwaltung abgetretenen $^1/_6$ Antheils an der Verbindungsbahn 648 697 fl., Ungarische Linien 156 606 534 fl., zusammen 317 027 392 fl., Ergänzungsnetz 52 176 891 fl., Berg- und Hüttenwerke und Domänen 30 405 314 fl., verschiedener Besitz 6 147 613 fl., Kursverlust bei Beschaffung des Kapitals 87 735 577 fl., zusammen 493 492 788 fl., Bauausgaben für noch nicht im Betriebe befindliche Bahnen 362 276 fl., Ausgaben für Schienenauswechselung und Oberbauerhaltung in früheren Jahren 1 356 637 fl., Debitoren 16 236 987 fl., Kassenbestand und Effektenbesitz 13 827 998 fl., Depositenkasse 19 727 352 fl., Realitäten des Pensionsinstituts der Beamten 2 759 943 fl., Pensionsfondsdarlehen und Zinsen hierauf 732 341 fl., Staatsgarantiekonto des Ergänzungsnetzes 12 918 063 fl., Staatsgarantievorschuss-Zinsenkonto des Ergänzungsnetzes 4 706 045 fl., zusammen 566 120 432 fl. Passiva: Aktienkapital 110 000 000 fl., Anlehen 305 919 500 fl., Ergänzungsnetz 85 000 000 fl., zusammen 500 919 500 fl., Dividenden-, Zinsen- und Tilgungsrückstände 7 949 155 fl., Kreditoren 6 076 030 fl., Reserven 7 714 410 fl., Depositen 19 727 352 fl., Häuser des Pensionsinstituts der Beamten 2 759 944 fl. und Vorschüsse an den Pensionsfonds 732 341 fl., Garantievorschuss (Ergänzungsnetz) 12 616 645 fl., Zinsen (Ergänzungsnetz) 4 706 045 fl., Saldo des General-Gewinn- und Verlustkonto 2 919 008 fl., zusammen 566 120 432 fl.

Die am 25. Mai d. J. abgehaltene Generalversammlung genehmigte den vom vereinigten Verwaltungsrathe vorgelegten Bericht und alle darin angegebenen Maassregeln, sowie auch die unterbreiteten Rechnungen des Betriebsjahres 1890 und ertheilte dem Verwaltungsrathe Entlastung.

Die Generalversammlung beschliesst:

a) das gesammte Erträgniss des abgelaufenen Jahres wird mit 20 Frcs. für die Aktie festgesetzt, so dass der am 1. Juli fällige Kupon mit 7,50 Frcs. als Restzahlung auf das Erträgniss des Jahres 1890 eingelöst wird;

b) von der nach Festsetzung dieses Erträgnisses erübrigenden Summe mit 1 047 321,69 fl. werden 800 000 fl. zur Bildung einer Spezialreserve verwendet, während der Rest von 247 321,69 fl. auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Die Generalversammlung ermächtigte den vereinigten Verwaltungsrath, die gesellschaftlichen Berg- und Hüttenwerke und Domänen zu veräussern, bezw. an eine oder mehrere neu zu bildende Aktiengesellschaften zu übertragen.

Aus der Schweiz.

Auszug aus dem Geschäftsbericht des Eidgenössischen Eisenbahndepartements vom Jahre 1890.

(Schluss aus Nr. 41.)

Bahnbewachung. Für diejenigen Bahnen, welche einer intensiven Bewachung bedürfen, wie namentlich auch Bergbahnen, muss die Regelmässigkeit der täglichen Streckenbegehungen durch die Wärter in zuverlässiger Weise kontrolirt werden können. Die Bahnverwaltungen wurden durch Cirkular auf eine als zweckmässig erprobte Art einer solchen Kontrole aufmerksam gemacht.

Rollmaterial. Die Gesammtzahl der Lokomotiven beträgt mit Ende 1890: Normalbahnlokomotiven 645, sonstige Lokomotiven 128, zusammen 773. Von den beschafften Lokomotiven bieten 3 Schnellzuglokomotiven der Gotthardbahn besonderes Interesse, da sie für eine Maximalgeschwindigkeit von 85 km für die Stunde konstruirt sind; auch die Jura-Simplonbahn hat 16 Lokomotiven für ähnliche Geschwindigkeiten in Bestellung gegeben. — Wir haben den Bahnverwaltungen die Anbringung verschiedener Schutzmaassregeln an ihren Lokomotiven, sowohl bestehenden als neuen, in Erinnerung gebracht. Es betrifft dies den seitlichen Abschluss der offenen Führerstände, die Anbringung bequemer Fusstritte und handlicher, sicherer Griffstangen an den Lokomotiven, sowie die nöthigen Schutzvorrichtungen um die Gläser der Wasserstandszeiger. Auch die Anbringung von Vorkehren zur Verminderung des unangenehmen Lärms der Schlammbahnen wurde neuerdings verlangt. Bei einigen Bergbahnen mit geringer Spurweite (80 cm) war die Frage der Stabilität der Wagen gegen starken Winddruck zu prüfen. Es gab dies Anlass, die betreffenden Verwaltungen zu Vorschlägen über bezügliche Sicherheitsvorkehrungen einzuladen.

An den im Jahre 1890 zur Vorlage gelangten Güterwagen werden Hütten für die Bremser angebracht, soweit diese Wagen nicht mit Luftdruckbremsen versehen und für den Transport von Eilgut in den mit solchen Bremsen versehenen Zügen bestimmt sind. Die neueren gedeckten Güterwagen der Normalbahnen erhalten zumeist 12,5 t Tragkraft und bei den offenen wird dieselbe auf 15 t gesteigert.

Achsbrüche wurden im Berichtsjahre 4 gemeldet, von welchen 3 Entgleisungen zur Folge hatten. Rapporte über Bandagenbrüche sind 70 eingegangen und zwar 29 Brüche an Lokomotiv- oder Tenderrädern, 11 Brüche unter Personenwagen und 39 Brüche unter Gepäck-, Bahnpost- und Güterwagen. Ausserdem brachen bei den in den Werkstätten auf unsere Anregung vorgenommenen Schlagproben 24 Reife. Die grosse Kälte der vergangenen Wintermonate hat eine ganz ausserordentliche Zahl von Reifenbrüchen veranlasst. Im Dezember und Januar allein brachen deren 118.

Die Berichte über stattgehabte Kuppelungsbrüche gehen uns seit August 1890 regelmässig zu und es haben diese Brüche in der kurzen Zeit von 5 Monaten nur an Schweizerischem Material die grosse Zahl von 559 erreicht. Die Bahnen wurden aufgefordert, auf gründliche Untersuchung aller Theile der Zugapparate anlässlich der Revisionen des Rollmaterials in den Werkstätten streng zu halten und defekte oder zu schwache Theile rechtzeitig zu ersetzen.

Die Zahl der auf den Zügen angebrachten Geschwindigkeitsmesser ist im Berichtsjahre auf 393 gestiegen. Mit kontinuirlichen Bremsen sind ausgerüstet: Lokomotiven für Personenzüge 405 oder 79,3 %, Personenwagen 772 oder 37,2 %, Gepäck- und Bahnpostwagen 221 oder 44,2 %. Ausserdem sind 152 Güterwagen mit Luftdruckbremsapparaten und 153 mit Luftleitungen versehen. Zu erwähnen sind noch die automatischen Bremsen, welche an den Lokomotiven der meisten reinen Zahnradbahnen eingeführt sind. Die Bremsung erfolgt bei denselben, sobald der Zug eine gewisse Geschwindigkeit überschreitet. Die günstigen Erfahrungen veranlassen uns, auf allgemeine Einführung dieser Apparate zu dringen. — Bis Ende 1890 sind 26 % des Gesammtwagenparks der Normalbahnen für Dampfheizung eingerichtet, während es Ende 1889 nur 18,4 % waren.

Unfälle und Eisenbahngefährdungen. Die zur Anzeige gelangten Unfälle im Eisenbahnbetrieb waren:

	1890	1889
Entgleisungen in Ausweichungen (in den Stationen)	46	32
„ auf offener Bahn	24	20
Zusammenstösse in den Stationen	35	17
„ auf offener Bahn	7	2
Sonstige Unfälle	475	427

Diese Unfälle hatten 52 Tödtungen (gegen 46 im Vorjahre) und 421 Verletzungen (gegen 369 im Vorjahre) von Personen zur Folge.

Tarif- und Taxwesen. Die Vereinheitlichung der Tarife hat in Ansehung der einzurechnenden Taxen im Berichtsjahre einen grossen Schritt vorwärts gethan, indem, gemäss dem Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1889, womit die Fusion

der vormaligen Westbahnen mit der Jura-Bern-Luzernbahn genehmigt worden ist, auf den 1. Oktober 1890 ein neuer Gütertarif eingeführt wurde, welcher für das ganze Netz der nunmehrigen Jura-Simplonbahn gilt und die gleichen Grundtaxen enthält, die bereits auf dem grössten Theil des Schweizerischen Netzes angewendet sind. Heute haben andere, allerdings im allgemeinen billigere Grundtaxen noch die Nordostbahn und die Gotthardbahn, und höhere Sätze eine Anzahl kleinerer Unternehmungen, wo die besonderen Verhältnisse der Annahme der normalen Sätze entgegenstehen.

Der in demselben Bundesbeschluss geforderte einheitliche Personentarif der Jura-Simplonbahn ist auf den 1. Januar 1891 ausgegeben und enthält für eine Anzahl Linien der vormaligen Westbahnen ganz wesentliche Erleichterungen.

Wir wollen an diesem Ort auch der freiwilligen Anordnung derselben Gesellschaft gedenken, wonach vom 15. Juni 1890 hinweg auf dem ganzen Netz des Jura-Simplon, und einschliesslich der blos im Betrieb desselben stehenden Linien, die Billete für einfache Fahrt an Sonntagen ohne Nachzahlung zur Hin- und Rückfahrt berechtigen.

Als Taxerleichterung von allgemeinem Interesse erwähnen wir, neben der Ausgabe billiger Arbeiterbillete auf den Linien der Centralbahn, namentlich der Neuerung, welche auf Anregung des Vereins der Schweizerischen Geschäftsreisenden vom 1. Juli 1890 hinweg von den Verwaltungen des Verbandes der Normalspurbahnen eingeführt worden ist, wonach diejenigen Personen, welche zum voraus eine Zahlung von 240 Frcs. (I. Klasse), 168 Frcs. (II. Klasse) oder 120 Frcs. (III. Klasse) leisten, das Recht erhalten, während der Dauer eines ganzen Jahres die entsprechenden Fahrbillete gegen Vergütung der halben normalen Taxe zu beziehen. Diese Einrichtung ist werthvoll für Personen, welche sehr viel reisen. Eine Ersparniss resultirt aber nur daraus, wenn von dem einzelnen Berechtigten jährlich mehr als 4 600 km in einfacher oder 5 800 km in Hin- und Rückfahrt zurückgelegt werden.

Wir sind weit entfernt, den Werth solcher Verkehrserleichterungen zu verkennen. Auch wird nicht bestritten werden können, dass dieselben als Ausnahmen mit der Forderung des Eisenbahngesetzes sich wohl vereinbaren lassen, dass Niemandem ein Vorzug in irgend einer Weise eingeräumt werden dürfe, der nicht unter gleichen Umständen allen anderen gewährt werde. Aber im Grund sind solche Erleichterungen eben doch Einbrüche in die Regel, dass die Taxen überall und für Jedermann gleichmässig berechnet werden sollen (Art. 35, Ziff. 3 des Eisenbahngesetzes). Sie sind aber weiter auch ein beredtes Zugeständniss der Bahnen in der Richtung, dass die bestehenden normalen Taxen überhaupt zu hoch sind. Diese sind bei den Schweizerischen Eisenbahnen, wie übrigens fast überall, seit der Eröffnung des Eisenbahnbetriebes im allgemeinen unverändert aufrecht erhalten worden, während ein ungeahnter Aufschwung des Reisendenverkehrs eintrat und veränderte Bedürfnisse des Verkehrs schon längst eine Revision gefordert hätten. Solche Betrachtungen haben in neuerer Zeit vornehmlich zwei Staatsbahnverwaltungen, in Ungarn und in Oesterreich, dazu veranlasst, im System der Personentarife grosse Aenderungen einzuführen, welche sich vor allem auch als namhafte Taxermässigungen wohlthätig geltend machen. Während in Oesterreich die Neuerung thatsächlich mehr als eine erhebliche Tarifreduktion sich ausdrückt, hat in Ungarn der Gedanke des sogen. Zonentarifs sich durchschlagender geltend gemacht. Es ist im letzteren Lande eine verhältnissmässig geringe Anzahl von Zonen (14 ohne den Naheverkehr) eingeführt, für deren jede nur ein Taxansatz gilt, welcher überdem staffelmässig sich vermindert, mit dem Abschluss, dass für Entfernungen von 225 km und mehr eine und dieselbe Taxe (8 fl. in I., 5 fl. 80 kr. in II. oder 4 fl. in III. Klasse) erhoben wird. Die Erfolge dieser Tarifpolitik sind bisher für die beiden Verwaltungen ganz vorzüglich gewesen, indem trotz der grossen Ermässigungen im Preise der Fahrkarten die absoluten Einnahmen aus dem Personenverkehr nicht unerheblich höher waren als vorher. Auch die Privatbahnen, welche dem Vorgehen der beiden Staatsbahnverwaltungen folgten, haben das bisher nicht zu bereuen gehabt. Wenn wir daneben die Erfolge in Betracht ziehen, von denen die Erleichterungen noch fast immer begleitet waren, welche die Schweizerische Postverwaltung dem Verkehr zu bieten in die Lage kam, so erachten wir, dass es für eine centralisirte Schweizerische Eisenbahnverwaltung eine nächstliegende Aufgabe sein müsste, die Revision der Personentarife im Sinn einer Ermässigung und gleichzeitig einer Vereinfachung an die Hand zu nehmen. Unser Eisenbahndepartement hat geglaubt, eine solche Prüfung auch den z. Zt. bestehenden Privatverwaltungen empfehlen zu sollen. Dabei ist dasselbe allerdings davon ausgegangen, dass es sich, so lange verschiedene Gesellschaften und dem entsprechend verschiedene getrennte Interessen zu berücksichtigen seien, nicht um eine grundsätzliche Aenderung des Tarifsystems, d. h. nicht um die Einführung des Zonentarifs handeln könne, sondern dass die Revision zu beschränken wäre auf eine möglichst ausgiebige Reduktion der bestehenden Taxen und die damit möglich werdenden Vereinfachungen des Dienstes und der Kontrole. In diesem Sinn hat das Departement zunächst den Verwaltungen des Eisenbahnverbandes die Herabsetzung der Grundtaxen auf ungefähr die gegenwärtig bestehenden Sätze für den Hin- und Rückfahrtsverkehr — 9,375 Rp. in der I., 5,625 Rp. in der II. und 3,750 Rp. in der III. Wagenklasse — vorgeschlagen, was gestatten würde, die bestehenden Taxvergünstigungen, mit einziger Ausnahme der Abonnements, aufzuheben.

Mit Schreiben vom 1. August 1890 hat die Präsidialverwaltung des Eisenbahnverbandes dem Departement erwidert, dass der Verband sich schon seit längerer Zeit mit der nämlichen Frage, aber erfolglos beschäftigt habe, weil die weittragenden finanziellen Konsequenzen grosse Schwierigkeiten in den Weg legen. Immerhin seien neue Aufträge zu weiteren statistischen Erhebungen gegeben. Die vom Departement vorgeschlagene konferenzielle Behandlung der Angelegenheit müssten die Bahnen ablehnen. Auf wiederholte Recharge hat die Präsidialverwaltung am 20. Dezember erklärt, dass die in Aussicht genommenen Erhebungen noch nicht haben durchgeführt werden können und voraussichtlich noch längere Zeit in Anspruch nehmen werden.

Wir müssen annehmen, dass es bei dieser ablehnenden Haltung der Bahnverwaltungen sein Verbleiben haben wird. Wir möchten auch die Berechtigung der bei denselben bestehenden Bedenken nicht ohne weiteres verneinen. Die schon wiederholt hervorgehobene Thatsache, dass die meisten Bahnen innerhalb der kritischen 10 Jahre stehen, welche für die Berechnung der Entschädigung im Fall des konzessionsmässigen Rückkaufs maassgebend sind, auf der einen Seite und die Ungewissheit des finanziellen Erfolges der Neuerung anderseits bilden für die Einführung dieser eine fast unübersteigliche Schranke. Daneben ist die konzessionsmässige Maximaltaxe eine Waffe, gegen welche die Aufsichtsbehörde schwer aufkommen kann.

Wenn wir uns weiter vergegenwärtigen, wie dieselben Umstände und Verhältnisse den ebenfalls so wünschenswerthen Verbesserungen im Gütertarifwesen entgegenstehen; wenn wir wissen, wie auch die so vielfach nothwendigen Erweiterungen oder gänzlichen Umbauten von Bahnhöfen, die Legung des zweiten Geleises an denselben Betrachtungen finanzieller Natur anstossen; wenn wir sehen, wie in Ansehung der Leistungsfähigkeit die Eisenbahnen in den übrigen Europäischen Ländern denjenigen der Schweizerischen Gesellschaften in manchen Richtungen voranstehen, so will es uns immer mehr scheinen, dass ein beschleunigter Rückkauf das einzige Mittel ist, unhaltbar gewordene Verhältnisse zu beseitigen. Die Wahrung der Verkehrsinteressen muss einem höheren Standpunkte, als dem des Aktionärs, anheimgegeben werden; sie ist auch aus verkehrspolitischen Gründen in die Hand des Staates zu legen. Knarrend und ächzend nur besorgt die veraltete Maschinerie des Privateisenbahn-Betriebes noch ihren Dienst; und die Staatsaufsicht muss sich begnügen, darüber zu wachen, dass die hergebrachten gesetzlichen und konzessionsgemässen Pflichten erfüllt werden; von einer initiativen Führung kann nicht die Rede sein.

Aus Frankreich.

Annahmezeiten der Frachtgutstellen.

Mit Gültigkeit für die Staats- und Privatbahnen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten am 9. Mai d. J. nachstehende Verordnung erlassen:

„Vom 15. Juni 1891 ab und — sofern keine Verlängerung eintritt — bis zum 15. Dezember 1891 werden die Bestimmungen des Art. 13 des Erlasses vom 12. Juni 1866, ergänzt durch Erlass vom 16. Februar 1887, durch folgende Bestimmungen ersetzt:

Vom 16. März biz 15. Oktober sind die Bahnhöfe für Annahme und Ausgabe von Frachtgut spätestens 6 Uhr Morgens zu öffnen und frühestens 6 Uhr Abends zu schliessen; vom 16. Oktober bis 15. März sind sie spätestens um 7 Uhr Morgens zu öffnen und frühestens um 5 Uhr Abends zu schliessen. Ausnahmsweise werden an Sonn- und Feiertagen die Bahnhöfe um 10 Uhr Vormittags sowohl für Annahme als auch für Auslieferung von Frachtgut geschlossen; indessen soll die Annahme und Ausgabe von lebenden Thieren, Geflügel, Wildpret, Fischen, Austern und Schaalthieren, abgeschlachtetem Fleisch, Bier, Hefen, Malz, süssem Wein, Kühleis, Obst und Gemüse, Milch, Butter, Käse und Eiern auch an Sonn- und Feiertagen bis Mittag stattfinden. In den ebenbezeichneten Fällen soll die vor Ablauf des Sonn- oder Festtages nicht mehr zur Erledigung gekommene Waarenausgabe am folgenden Tage bewirkt werden, ohne dass Lagergeld zur Erhebung kommt. Ebenso bleiben an Sonn- und Festtagen die Bahnhöfe für Annahme und Ausgabe von Wagenladungsgütern, die vom Versender oder Empfänger selbst ein- bezw. ausgeladen werden, bis Mittag

geöffnet. Die nach Bahnhöfen mit Bestelldienst bestimmten Güter, deren Ablieferung in der Wohnung durch den Absender vorgeschrieben ist, werden an Sonn- und Feiertagen, wenn durch den Absender auf dem Frachtbrief oder durch den Empfänger ein bezüglicher Wunsch ausgesprochen ist, dem letzteren nicht zugestellt; die Thatsache eines solchen Ansuchens unter den genannten Bedingungen entlastet die Eisenbahnverwaltung vollkommen von den Folgen der Nichtablieferung an Sonn- und Feiertagen.

Preisausschreiben.

Die gewerbliche Gesellschaft (Société industrielle) in Amiens hat für die Lösung einer Reihe von Fragen Preise ausgeschrieben, von denen die folgenden beide für das Eisenbahnwesen von Interesse sind:

eine goldene Denkmünze für Erfindung einer Kraftmesserbremse (frein dynamometrique) zum Ersatz der Pronybremse mit einer bequemeren Vorrichtung, als bei dieser erforderlich ist,

eine goldene Denkmünze für Entdeckung einer Vorrichtung, die es ermöglicht, in den von den Eisenbahngesellschaften gebrauchten Luftleerbremsen ohne Beeinträchtigung des Arbeitens der Maschine das Geräusch zu beseitigen. Diese Entdeckung muss von dem Bewerber an einer Lokomotive der Nordbahn vorgeführt werden.

Verkehr des Pariser Hafens in 1889.

Durch die Seine und ihre Zuflüsse wird der Hafen von Paris mit den Haupt-Wasserstrassen Frankreichs, durch die Linien nach Mons und Charleroi mit den Wasserstrassen Belgiens und durch die Linien der Ardennen und des Ostens mit dem Becken des Rhein in Verbindung gesetzt. Der Hafen von Paris erstreckt sich einerseits über die ganze Länge des Seinelaufs innerhalb des Festungsgürtels, andererseits über die Kanäle Saint Martin und Saint Denis, sowie über den innerhalb der Mauern gelegenen Theil des Ourcqkanals, der ebenso wie die beiden andern Stadtkanäle in den Hafenbecken von la Villette sein Ende erreicht. Dieser ungeheure Hafen von mehr als 25 km Entwickelung ist auf einem grossen Theil beider Ufer von Löschplätzen eingefasst, die mit Anlegedämmen und Erdaufwürfen oder fahrbaren Laderampen versehen sind und so das Ein- und Ausladen fast auf der ganzen Ausdehnung des Flusslaufs und seiner Nebengewässer gestatten. Ausser den Speichern und Schuppen, den Ein- und Ausladevorrichtungen, den feststehenden und fahrbaren Krähnen, Lastaufzügen und sonstigen Hebewerken, welche die Hafendämme einnehmen, ist auch eine grosse Zahl von Hebezeugen auf Flachschiffe gestellt und kann je nach dem Bedürfnisse des Verkehrs zur Ent- oder Beladung nach irgend einem Punkte des Flusses oder der Kanäle geführt werden.

Es kann nicht verwundern, dass ein solcher Hafen, dem Dienste einer Millionenstadt gewidmet, selbst den bedeutendsten Französischen Seehafen an Verkehr überflügelt hat. Im Jahre 1889 wurde der Pariser Hafen nach Mittheilung des „Bulletin du ministère des travaux publics" von 36 002 Fahrzeugen aller Gattungen, wie sie auf den Nord-, Ost-, Mittel- und Südost-Kanalnetzen von dem kleinen Berryboot bis zum grossen Flussschiff der Unterseine verkehren, besucht. Von dem Gesammtverkehr entfielen auf die Abfahrt von Paris 8 099 Fahrzeuge mit 868 868 t Ladung, auf die Ankunft 22 253 mit 3 987 819 t, auf die Durchfahrt 3 366 mit 708 795 t und auf den inneren Verkehr 2 284 Fahrzeuge mit 671 434 t Ladung.

Vorort-Strassenbahnen von Paris.

In seiner Sitzung vom 31. März 1890 hatte der Generalrath des Seinedepartements genehmigt, dass die Allgemeine Strassenbahngesellschaft an die Stelle der in Konkurs gerathenen Nord- und Süd-Strassenbahngesellschaften, denen der Generalrath früher 5 bezw. 6 Strassenbahnlinien konzessionirt hatte, treten dürfe. Gleichwohl konnte die Sache nicht in Fluss kommen, weil die Allgemeine Omnibusgesellschaft überhaupt gegen die Konzession als eine Beeinträchtigung ihrer Rechte Einsprache erhob. Nach Einholung eines (am 16. April d. J. abgegebenen) Gutachtens des Staatsrathes hat nunmehr der Minister der öffentlichen Arbeiten am 6. Mai d. J. die Angelegenheit folgendermaassen geregelt: 1. Der Allgemeinen Omnibusgesellschaft werden die Linien Auteuil-Saint Sulpice, Platz der Nation-Sceaux-Bahnhof, Pantheon-Oper Montreuil-Châtelet und Charenton-Republikplatz zugetheilt; 2. die Gesellschaft der Strassenbahnen in Paris und Seinedepartement erhält die Linien Neuilly-Madeleine und Asnières-Madeleine; und 3. der Allgemeinen Strassenbahngesellschaft werden die Linien Belleville-Châtelet und Choisy-le-Roi-Châtelet überwiesen. Wegen der fast ganz gebauten Linie Saint Denis-Châtelet endlich soll ein Vertrag, betreffend gemeinschaftliche Benutzung durch alle drei Gesellschaften, geschlossen werden.

Von der Balkanhalbinsel.

Griechenland.

Die Südgriechische Eisenbahngesellschaft (vergl. Nr. 96 Jahrg. 1890 d. Ztg.) beabsichtigt von der Linie Myli-Kalamata am 21. Mai/2. Juni d. J. die Anfangsstrecke Myli-Tripolitza dem Betriebe zu übergeben.

Rumänien.

Nachdem in Rumänien die Eisenbahn-Fahrpreise vor noch nicht langer Zeit bei Einführung des Zonentarifs herabgesetzt worden, sind sie auf Anordnung des neuen Ministers der öffentlichen Arbeiten, C. Olanesco vom 1. Mai d. J. ab abermals, und zwar um 40% für Entfernungen unter 250 km, um 50 % für Entfernungen über 250 km ermässigt worden; ausserdem ist die Einrichtung getroffen, dass die Fahrkarten künftig nicht nur an den Bahnhofsschaltern, sondern auch bei den Postämtern, den Tabak-Verkaufsstellen und in den Hauptgasthäusern gelöst werden können.

Auch für den Güterverkehr wird bei der Generaldirektion der Staatsbahnen an einem mit der Entfernung fallenden Staffeltarif gearbeitet.

Unter den Geschenken, die der König Karol I. am 21. Mai d. J. zu seinem 25jährigen Regierungsjubiläum aus allen Theilen des Landes erhielt, ragt das Album hervor, welches das Personal der Staatsbahnen, geführt von dem Minister Olanesco und dem Verwaltungsrath-Präsidenten Fürst Stirbey überreichte. Die Blätter veranschaulichen den Zustand, in dem sich das Verkehrswesen Rumäniens vor 25 Jahren befand, und andererseits die heutigen Verhältnisse.

Serbien.

Bereits im Jahre 1889 hatte die Serbische Regierung die Konzession für die Timokthalbahn, welche Nisch mit Radujevatz an der Donau verbinden, und — falls ein Einvernehmen mit Rumänien über den Bau einer Donaubrücke erzielt würde — eine Abzweigung nach Kladowo gegenüber Turn-Severin erhalten sollte, ausgeschrieben. Damals herrschte aber in Finanz- und Unternehmerkreisen infolge der eben erfolgten Enteignung der Französischen Betriebsgesellschaft ein begreifliches Misstrauen gegen die Serbische Regierung und diese musste, da kein annehmbares Gebot einging, auf die Konzessionsvergebung verzichten. Seitdem hat die Regierung die Zweigbahn nach Kladowo gänzlich aufgegeben und nur die Verbindung zwischen Nisch und Radujevatz ins Auge gefasst; demzufolge knüpfte sie mit Rumänien Unterhandlungen an, um gemeinschaftlich mit diesem bei Radujevatz an der Stelle, wo im Alterthum die Trajansbrücke die Donau überspannte, den Strom zu überbrücken und den Bau der Anschlussstrecke auf Rumänischem Boden zu erwirken. Nach einigen Mittheilungen ist in dieser Beziehung ein Einverständniss zwischen beiden Mächten erzielt, Sicheres ist aber darüber nicht bekannt geworden. Im Sommer 1890 liess alsdann die Serbische Regierung die Richtungslinie für die Timokthalbahn (Nisch-Radujevatz) durch ihre Ingenieure abstecken und vermessen, und auf dieser Grundlage durch drei Ingenieure der Gesellschaft der Eiffelwerke für Rechnung des Staates die Baupläne und Voranschläge, die im März d. J. fertiggestellt wurden, entwerfen. Da das abgetretene Ministerium Gruitsch seine Absicht, das Gesetz, betreffend den Bau der Timokthalbahn, noch während der abgelaufenen Kammertagung vorzulegen, nicht mehr zur Ausführung bringen konnte, so bleibt es dem jetzigen Ministerium Pasitsch (Bautenminister Welimirowitsch) vorbehalten, im Herbst d. J. mit der Vorlage vor die Skuptschina zu treten. Ob aber die Bahn in eigener Verwaltung des Staates, ob von einem Unternehmer für Rechnung des Staates, oder ob von einem Konzessionsinhaber für eigene Rechnung ausgeführt werden wird, darüber ist bis jetzt nichts bekannt; die öffentliche Meinung ist jedenfalls den ausländischen Unternehmern durchaus abgeneigt und die Presse tritt lebhaft für die Ausführung der Bahn durch einheimische Ingenieure ein.

Die Timokthalbahn steigt von Nisch aus dem Nischamcthale über Maltscha zur Wasserscheide an, übersetzt diese bei Gramada und erreicht bei Derwent das Timokthal, um grösstentheils in diesem über Kneschewatz nach Saitschar zu eilen. Unterhalb Saitschar tritt die Bulgarische Grenze unmittelbar an den Timok heran und deshalb muss die Bahn, obwohl sie die dem Flusslauf folgende, einer Belgischen Gesellschaft gehörige Kohlenbahn Vrska-Csuka-Radujevatz (74 km) benutzen könnte, das Timokthal verlassen und über Negotin ihren Endpunkt Radujevatz zu erreichen suchen, um nicht im Falle eines Krieges gleich anfangs der Zerstörung durch den Gegner ausgesetzt zu sein. Für später ist eine Verlängerung der Timokthalbahn von Nisch über Prokoplje und Kurschumlje nach der Türkischen Grenze in Aussicht genommen; dies deutet darauf hin, dass die Serbischen Staatsmänner schon jetzt eine Verbindung mit der in Albanien geplanten Linie San Juan di Medua-Ferisovitz (vergl. Nr. 24 S. 237 d. Ztg.) und damit eine direkte

Verbindung Rumäniens mit der Adria durch das Timokthal ins Auge fassen.

Im Staatshaushalt für 1891 sind die Betriebseinnahmen der Staatsbahnen (540 km) auf 5 Millionen Dinars, die Betriebsausgaben auf 3 110 150 Din. und demnach der Reinertrag auf 1 889 850 Din. veranschlagt. Ausserdem sind an einmaligen Ausgaben 3 Millionen Dinars in den Eisenbahnhaushalt eingestellt und zwar 700 000 Din. zum Bau der nach den Staatsbergwerken von Senja führenden schmalspurigen Kohlenbahn Tschuprija-Senja (25 km) nebst Beschaffung der zugehörigen Fahrbetriebsmittel, 876 000 zur Beschaffung von 4 Lokomotiven nebst Tendern, 8 Personenwagen und 180 Güterwagen, 1 070 000 zur Vergrösserung von Stationen und Werkstätten, zum Bau eines Direktionsgebäudes, von Wärterhäusern, Beamtenwohnungen, sowie zur Herstellung von Glockensignalen, endlich 354 000 Din. für unvorhergesehene Fälle.

Aus Asien.

Türkei.

Die Theilstrecke Lefke-Biledjick der Anatolischen Eisenbahngesellschaft ist vollendet und soll demnächst dem Betriebe übergeben werden.

Die von Jaffa bis Ramleh (40 km) reichende erste Hälfte der Eisenbahn Jaffa-Jerusalem war Ende April d. J. fertiggestellt, die Reststrecke soll in einem Jahre vollendet sein.

Cypern.

Im Auftrage einer jüngst in England gebildeten Gesellschaft haben zwei Englische Ingenieure die Vorarbeiten für eine auf der Insel Cypern gelegene Bahn, welche den Hauptort Nicosia mit Larnaca, Famagosta und Tricomo verbinden soll, hergestellt. Die Bahn wird zunächst von Nicosia nach Kuklia führen, um sich dann südlich nach Larnaca, nördlich nach Tricomo und östlich nach Famagosta zu gabeln; zunächst soll die Linie Nicosia-Kuklia-Larnaca (40 Meilen), deren Anlagekosten einschl. der Fahrbetriebsmittel auf 80 000 £ veranschlagt sind, in Angriff genommen werden, doch verlangt die Gesellschaft zunächst von der Regierung eine Zinsengewähr von 4 % des verwendeten Kapitals.

Ostindien.

Nach Mittheilung des „Indian Engineer" sind von einem Vertreter des Londoner Bankhauses Gebrüder Rothschild in Lahore bezüglich Beschaffung der Gelder für den Bau einer Bahn nach Kaschmir Verhandlungen angeknüpft worden, die demnächst mit Aussicht auf Erfolg unmittelbar mit dem auswärtigen Amt in London fortgesetzt werden sollen.

Siam.

Der König von Siam hat dem Herrn Dunlop in Singapur die Konzession für eine 136 Meilen lange, die Halbinsel Malakka durchquerende Bahn von Singara an der Ostküste über Saiburen nach Kulen im zinnreichen Süden der Provinz Queda ertheilt.

China.

Nachdem die Verlängerung der Tientsin-Kaiping Eisenbahn von Tientsin nach Tungtschow bei Peking an dem Widerstande der Bevölkerung gescheitert ist, hat man neuerdings den Bau der Verlängerung von Kaiping nach Shanhaikwan, dem Endpunkt der grossen Mauer, in Angriff genommen. Nach den neuesten Meldungen aus Shanghai zeigen sich aber auch dort die Eingeborenen dem Unternehmen so feindlich gesinnt, dass die mit der Leitung des Baues betrauten Ingenieure und Beamten an verschiedenen Punkten zur Aufgabe ihrer Thätigkeit gezwungen wurden.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Uebergang sämmtlicher Verwaltungsbefugnisse sowie des Eigenthums nebst allen Forderungen auf den Staat bei Uebernahme einer Eisenbahn.** Aus den Entscheidungsgründen: „Es ist der Ansicht entgegenzutreten, dass der von der Staatsregierung mit der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft geschlossene Vertrag nichts weiter enthalte, als ein Privatabkommen, das durch das Gesetz vom 20. Dezember 1879 (G.-S. S. 635) seine obrigkeitliche Genehmigung erhalten habe und dass deshalb die Auslegung des Berufungsrichters als dem Gebiet der Thatfrage angehörig, sich der Nachprüfung seitens des Revisionsgerichts entziehe. Beklagte verkennt hierbei Wesen und rechtliche Bedeutung des gedachten Vertrages und des dazu ergangenen Gesetzes vom 20. Dezember 1879. Letzteres ist nicht ein blosser administrativer Erlass der Staatsregierung, sondern ein Akt der gesetzgebenden Gewalt, erlassen vom Könige unter Zustimmung beider Häuser der Monarchie. Dadurch, dass im § 1 unter Nr. 4 die Staatsregierung ermächtigt ist, ‚die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnunternehmung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft nach Maassgabe des beigedruckten Vertrages vom 27. Aug./10. Oktob. 1879 zu übernehmen', werden alle in dem Vertrage enthaltenen, vom gemeinen Civilrecht zum Theil nicht unerheblich abweichende Festsetzungen zu integrirenden Bestandtheilen des Gesetzes und damit zu Rechtsnormen erhoben, die der Auslegung des Revisionsgerichts unterworfen sind. Die für die Klageberechtigung des Fiskus entscheidende Bestimmung findet sich im § 1 des Vertrages, wo es wörtlich heisst: Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat. Zu diesem Zwecke übergibt die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von der Direktion der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds mit der im § 8 vorgesehenen Beschränkung an die vom Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende Königliche Behörde. Welche Rechte der Staat an den ihm übertragenen Vermögensstücken erlangen soll, ist weder hierin noch an einer anderen Stelle des Vertrages bestimmt zum Ausdruck gelangt; es sind namentlich die ihm übertragenen Befugnisse nach ihrer rechtlichen Natur nicht näher bezeichnet. In einigen ähnlich liegenden Fällen hat das Reichsgericht sich über die Tragweite jener Vertragsbestimmung bereits ausgesprochen; es hat im Urtheil vom 5. Januar 1889 angenommen, dass der im wesentlichen mit dem oben erwähnten Abkommen gleichlautende Vertrag vom 13/18. Dezember 1879, den die Rheinische Eisenbahngesellschaft mit der Staatsverwaltung abgeschlossen hat, jener zwar das Eigenthum an den übertragenen Vermögensstücken nicht entzogen hat, dass dadurch aber dem Staat die ausgedehntesten Verwaltungsbefugnisse, und zwar für eigene Rechnung für alle Zukunft unwiderruflich übertragen sind. In dem Urtheile vom 7. Juli 1886, wo gleichfalls der Vertrag vom 13/18. Dezember 1879 in Frage kam, hat das Reichsgericht dahingestellt sein lassen, ob der Staat Eigenthum oder auch nur vollständigen Besitz an den übergebenen Sachen erlangt habe, dagegen ausgesprochen, dass schon darin, dass dem Kläger auf ewige Zeiten der Betrieb und die Verwaltung des ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung übertragen sei, Recht und Pflicht für ihn liege, die Gegenstände des Betriebes zu erhalten und sie gegen Beschädigungen Dritter zu bewahren. Aus diesem Grunde ist klagender Fiskus zur Geltendmachung von Beschädigungen der Grundstücke durch Bergbau für legitimirt zu erachten. An diesen Grundsätzen ist festzuhalten; es ergibt sich daraus, dass Kläger, wenn er auch nicht als Eigenthümer der überkommenen Vermögensstücke anzusehen ist, doch an dem gesammten Vermögen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, wie es am 1. Januar 1879 bestand, die Verwaltung für eigene Rechnung erlangt hat und in einem Umfange, wie sie sonst nur dem Eigenthümer gebührt. Bestanden nun zu jener Zeit Ersatzansprüche der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, so bildeten sie einen Theil des Vermögens und gelangten mit ihm in die Verwaltung des Staats; kraft seines ausschliesslichen Verwaltungsrechts hat sonach der Kläger, und zwar er allein, das Recht, die erwähnte Forderung einzuziehen und klagend gegen die Schuldnerin zu verfolgen. Mag die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft auch noch Gläubigerin sein, so ist sie doch nicht befugt, selbst die Gläubigerrechte klagend geltend zu machen."

(Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 29. November 1890 in S. Eisenbahnfiskus/Zollverein; Jurist. Wochenschrift 1891 S. 37 f.)

v. O. **Stempelpflichtigkeit beim Umtausch von Eisenbahnobligationen zum Zwecke der Konvertirung.** — Reichs-Stempelgesetz vom 29. Mai 1885. — Aus den Entscheidungsgründen: „Klägerin hat den Umtausch 5 % Prioritätsobligationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft gegen 4 % Prioritätsobligationen derselben Gesellschaft im Verhältniss von 100 : 110, 50, ferner den Umtausch 4 % Prioritätsobligationen verstaatlichter Eisenbahnen gegen 3½ % Preussische Konsols vermittelt und fordert den für diese Geschäfte von der Steuerbehörde aus Nr. 4 A. 2 des Tarifs zum Stempelgesetze vom 29. Mai 1885 erhobenen Stempelbetrag vom dem Mecklenburgischen Ministerium der Finanzen zurück. Die Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen und die Revision der Klägerin hat nicht für begründet erachtet werden können. Umfasst der Begriff des Anschaffungsgeschäfts im Sinne des Stempelgesetzes nach der feststehenden Rechtsprechung des Reichsgerichts jedes auf den Erwerb von Eigenthum an beweglichen Sachen gerichtete entgeltliche Vertragsgeschäft, so fehlt es an einem zureichenden Grunde, ein solches Geschäft dann nicht anzunehmen, wenn durch das Geschäft zwischen Schuldner und

Gläubiger zum Zwecke der Herabsetzung des Zinsfusses Werthpapiere der unter 1, 2 und 3 des Tarifs bezeichneten Art gegen solche ebenfalls unter die gedachten Nummern fallende Werthpapiere umgetauscht werden, durch welche sich der Schuldner in anderer Weise verpflichtet, als es in den von den Gläubigern zurückzugebenden Werthpapieren geschehen ist. Ob der Begriff des Anschaffungsgeschäfts in dem Falle versagt, wenn die neuen Papiere sich nur im Zinsfusse von den zurückzugebenden unterscheiden oder ob bei der rechtlichen Natur der Inhaberpapiere selbst in einem solchen Falle die Kriterien des Anschaffungsgeschäfts vorliegen, kann hier unentschieden bleiben, weil bei den zur Frage stehenden Konvertirungen den Gläubigern ein nicht nur im Zinsfusse, sondern auch noch in anderen wesentlichen Beziehungen so abweichendes Werthpapier angeboten worden ist, dass eine vollständige Umwandlung des Schuldverhältnisses angenommen werden muss. Bei den Kaschau-Oderberger Obligationen vergrössert sich neben der Zinsermässigung die Schuld und diese vergrösserte Schuld unterliegt einem neuen Tilgungsplane; bei der Operation des Preussischen Finanzministeriums treten an die Stelle von Prioritätsobligationen zwar im Nennbetrage gleiche, aber der Auslosung nicht unterliegende Schuldverschreibungen mit herabgesetztem Zinsfusse. In beiden Fällen handelt es sich im Verhältnisse zu den bisherigen Werthpapieren um neue und vom wirthschaftlichen Standpunkte aus wesentlich andere Werthpapiere. Der von der Revision bei dem Umtausche von Prioritätsobligationen gegen $3^1/_2$ % Konsols geltend gemachte Gesichtspunkt, dass in Wahrheit, weil der Finanzminister zugleich gekündigt habe, nur eine Tilgung des Schuldverhältnisses durch datio in solutum vorliege, kann zu einer anderen Beurtheilung nicht führen; wäre in der That gekündigt worden, worüber der Thatbestand nichts ergibt, und hätte der Schuldner unter Einwilligung des Gläubigers die Schuld statt durch das Schuldobjekt durch Werthpapiere erfüllt, so würde diese Leistung und Annahme an Zahlungsstatt jedenfalls ein Anschaffungsgeschäft darstellen.“ (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 30. Dezember 1890; Eger, Eisenbahnr. Entsch. Bd. VIII S. 95 f.)

---

v. O. Enteignung. Umfang der Entschädigung. Aus den Entscheidungsgründen: „Die erhobenen Angriffe gehen von folgenden beiden Sätzen aus: 1. dass bezüglich des Minderwerths des Restgrundstücks nur die durch die Enteignung selbst, nicht die durch die Anlage, für welche die Enteignung erfolgt, entstehenden Schäden in Betracht gezogen werden dürften, während es sich hier nur um durch die Eisenbahnanlage und den Eisenbahnbetrieb verursachte Schäden handle; 2. dass für die fraglichen Nachtheile deshalb keine Entschädigung zu leisten sei, weil sie auch alle anderen benachbarten Grundstücke, von denen nichts enteignet sei, treffen und weil auch das klägerische Grundstück, wenn nichts von ihm weggenommen worden und die Eisenbahn an ihm vorbeigeführt worden wäre, dieselben Nachtheile erleiden würde. Der erste Satz ist längst als unrichtig aufgegeben und in konstanter Rechtsprechung anerkannt worden, dass auch die durch die Anlage und das Unternehmen herbeigeführten Nachtheile mit zu berücksichtigen sind, weil gerade der Grundbesitzer erst durch die Enteignung genöthigt worden ist, sich diese Anlage und den mit derselben in Verbindung stehenden Betrieb gefallen zu lassen. (Vergl. Eger, Bd. I. S. 194 II.) Von dem zweiten Satze ist nur soviel richtig, dass in jedem einzelnen Falle der ursächliche Zusammenhang zwischen der Enteignung bezüglich der Anlage oder dem Betriebe derselben und dem entstehenden Nachtheile erwiesen sein muss, und dass solche Nachtheile nicht zu berücksichtigen sind, bei welchen es an diesem ursächlichen Zusammenhange fehlt. Aber nachdem einmal der vom Ober-Landesgericht in Bezug genommene erste Richter mit hinreichender Begründung den Zusammenhang zwischen den in Rede stehenden Nachtheilen und der Anlage, bezw. dem Betriebe der Eisenbahn festgestellt hat, kann die sich daran knüpfende Entschädigungspflicht des Unternehmers nicht durch den Hinweis auf die blosse Möglichkeit, dass die Eisenbahn auch ohne Enteignung eines Theiles des klägerischen Grundstücks an diesem Grundstücke hätte vorbeigeführt werden, beseitigt werden.“ Vergl. Entscheid. Bd. XIII S. 246. (Entsch. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 26. März 1891; Preuss. Verw.-Bl. Bd. XII S. 379.)

Personalnachrichten.

Württembergische Staatsbahnen.

Finanzrath Majer bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist zum Ministerialrath bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, befördert und Finanzassessor, tit. Finanzrath Stierlin zum Finanzrath bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ernannt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

Heute Nacht entschlief hierselbst sanft nach schwerem Leiden im fast vollendeten 70. Lebensjahre unser innigst geliebter Gatte, Vater, Bruder, Schwieger- und Grossvater, der Geheime Regierungsrath Herr

Herman Grapow,

vormals Vorsitzender der Direktion der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft.

Im tiefsten Schmerz zeigen dies ganz ergebenst an

Berlin, den 3. Juni 1891. (1075)

Die Hinterbliebenen.

1. Eröffnung von Strecken.

Lokalbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim. Am 6. d. Mts. wird die Strecke Heidelberg-Edingen für den Personen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet. Mit dem gleichen Tage tritt ein neuer Lokaltarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Vieh, Fahrzeugen und Gütern in Kraft und wird auf den Stationen zum Verkauf gehalten.

Der Fahrplan ist auf den Stationen ebenfalls käuflich zu erlangen.

Die Betriebsleitung erfolgt durch unsere Betriebsverwaltung in Darmstadt.

Berlin, im Juni 1891. (1076MF)

Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
H. Bachstein.

2. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist der an der Bahnstrecke Colmar-Münster zwischen den Stationen Türkheim und Walbach gelegene, von ersterer 2,470 km und von letzterer 2,094 km entfernte Personen-Haltepunkt St. Gilgen am 1. Juni d. J. für den Personen- und Hundeverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 5. Juni 1891. (1077)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn. Zufolge Bahnbeschädigung durch Wolkenbruch wurde der Gesammtverkehr auf unserer Lokalbahn Jaroslau - Sokal in der Strecke Rawaruska-Horyniec vom 28. Mai c. bis auf weiteres eingestellt.

Lemberg, am 1. Juni 1891. (1078)

4. Güterverkehr.

Ausnahmetarife für Giesserei - Roheisen. Vom 15. d. Mts. ab wird die Station Hörde des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in die für Giesserei - Roheisensendungen nach Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover, Köln (rechtsrheinisch) und Magdeburg sowie der Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Mecklenburgischen Friedrich Franzeisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd bestehenden Ausnahmetarife aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Verwaltungen und den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 2. Juni 1891. (1079)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. kommen zu den Staatsbahn-Gütertarifen Hannover bezw. Oldenburg-Breslau die Nachträge 4 und 3 zur Einführung, welche u. a. neue Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl und Waaren daraus im Verkehr von den Oberschlesischen Hüttenstationen nach den Hafenplätzen Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Cuxhaven, Harburg H., Harburg U. E., Brake, Elsfleth und Nordenham enthalten. Die bislang in den eingangs bezeichneten Gütertarifen bestandenen Ausnahmetarife (12) für Eisendraht und Drahtwaaren gelangen durch das Inkrafttreten dieser neuen Ausnahmefrachtsätze für Eisen etc. zur Aufhebung, behalten jedoch, soweit Erhöhungen hierdurch eintreten, noch bis zum 15. Juli d. J. Gültigkeit.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 30. Mai 1891. (1080)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Vom 10. d. Mts. ab werden die Stationen Köln - Deutz B. M. und Neheim - Hüsten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif Nr. 9 für Eisen (Roh-) usw. im Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen aufgenommen.

Das Nähere ist auf den betreffenden Verbandsstationen zu erfahren.

Köln, den 2. Juni 1891. (1081)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr. Ab 15. Juni l. J. gelangen vorläufig mit Gültigkeit bis Ende Oktober 1891 für den Transport von Spiritus und Sprit von Lieben Oe. N. W. B. nach Basel (Schweiz N. O. B. und Bad. Bahn) folgende Frachtsätze zur Einführung:

für Ladungen
a) von mindestens 5 000 kg 4,19 Frcs.
b) „ „ 10 000 „ 3,40 „
für 100 kg.

München, den 30. Mai 1891. (1082)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Tiroler Güterverkehr. Am 1. Juli 1891 tritt der Nachtrag VII zu Theil II des Gütertarifs vom 15. November 1885 in Kraft, welcher Aenderungen des Nachtrags VI enthält.

München, den 2. Juni 1891. (1083)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband, Heft 2. Vom 1. Juli d. J. ab gelten die Sätze des Spezialtarifs III Schimischow-Przemysl auch für Cementsendungen von Schimischow nach Zurawica, Station der Galizischen Carl Ludwigbahn. Die näheren Bedingungen sind auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 4. Juni 1891. (1084)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr über Elsass - Lothringen). Am 15. Juni 1891 kommt ein Ergänzungsblatt zu Theil IIa des Deutsch-Französischen Gütertarifs zur Einführung. Dasselbe enthält Frachtsätze für die Station Malmedy (Kgl. Eisenbahndirektion Köln [linksrh.]) und kann durch letztere sowie durch die diesseitige Verwaltung unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 31. Mai 1891. (1085)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Unter Bezugnahme auf die in Nr. 22 gegenwärtiger Zeitung erlassene Bekanntmachung vom 14. März l. J., die Gewährung der Taxen des Spezialtarifs II für Hohlglas und Hohlglaswaaren im Verkehre von Aussig nach den Rhein- und Mainumschlagsstationen betreffend, wird hiermit zur Kenntniss gebracht, dass 14 Tage nach erfolgter Publikation die fraglichen Taxen auch dann Anwendung finden, wenn behufs Kompletirung der Wagenladungen den oben genannten Artikeln noch Thonwaaren (Steingut, Porzellan) und zwar bis zu 30 % des Gewichtes der Gesammtladung beigeladen werden.

München, den 28. Mai 1891. (1086)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J., dem Tage der Betriebseröffnung der Nebenbahn Reichenbach i/Schl. - Oberlangenbielau, werden die Stationen Langenbielau und Oberlangenbielau der K. Eisenbahndirektion Berlin in die Tarifhefte Nr. 1, 2 und 3 aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 27. Mai 1891. (1087)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Lokalbahn Reichenberg-Gablonz. Einführung eines neuen Tarifes für den direkten Personenverkehr. Am 15. Juni l. J. tritt für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn einerseits und Stationen der Oesterr. Nordwestbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz andererseits ein neuer Tarif in Kraft und wird hierdurch der mit dem 1. Oktober 1890 für diesen Verkehr eingeführte Tarif ausser Wirksamkeit gesetzt.

Nähere Auskünfte ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Exemplare des neuen Tarifes sind zum Preise von 60 kr. bei den betheiligten Verwaltungen zu erhalten.

Wien, am 30. Mai 1891. (1088)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. August d. J. werden die für den Verkehr
von Friedrichssegen nach Wetzlar,
„ Hünfeld nach Frankfurt a/M. und Sachsenhausen,
„ Rossla nach Leipzig Magdeburger Bahnhof
bestehenden Arbeiter - Rückfahrkarten wegen mangelnder Benutzung aufgehoben.

Frankfurt a/M., den 2. Juni 1891. (1089)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Zinsenzahlung. Die Einlösung der am 1. Juli d. J. fällig werdenden Zinsscheine der 4½ % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft von 1874 erfolgt vom 24. Juni d. J. ab:
bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn - Betriebskasse in Braunschweig.

Ferner werden dieselben vom Tage der Fälligkeit ab eingelöst:
bei dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst.

Magdeburg, den 30. Mai 1891. (1090)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Die Anfertigung zweier Wasserkrähne für die Bahnhöfe Langensalza und Gerstungen soll in öffentlicher Verdingung in dem hierzu auf den 19. Juni d. J., Vormittags 11½ Uhr im unterzeichneten Büreau anberaumten Termine vergeben werden. Der Ausschreibung liegen die durch Regierungs - Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsicht aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsformular gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ 70 ₰ von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung zweier Wasserkrähne für die Bahnhöfe Langensalza und Gerstungen“ bis zu dem oben bemerkten Termin portofrei an die unterzeichnete Dienststelle einzureichen.

Erfurt, den 30. Mai 1891. (1091)
Maschinentechnisches Büreau.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 2 vollständigen Telegraphenapparaten, Normalfarb - Schreibern mit allem Zubehör, als Platten-Blitzableiter, Galvanoskop, Relais usw. nebst Tischen ist zu vergeben.

Angebote sind bis zum 8. d. Mts. einzureichen.

Giessen, den 1. Juni 1891. (1092)
Grossherzogliche Direktion.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung je eines Kohlenladekrahns für die Stationen Gotha und Leipzig (Thür.) sowie der Lieferung von 15 bezw. 10 Stck. Kohlenladekasten zu denselben am 19. Juni d. J., Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsicht aus, dieselben können auch nebst den Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von 2 Kohlenladekrahnen nebst Kasten für Stat. Gotha u. Leipzig (Thür.)“ bis zu oben angegebenem Termine einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 29. Mai 1891. (1093)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung auf Oberbaumaterialien. Oeffentliche Ausschreibung von
A. 3 505 t 134 mm hohen Flussstahlschienen,
B. 73 600 Stück eichenen oder kiefernen Bahnschwellen und
2 796 Stück eichenen Weichenschwellen.

Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine
für A. Donnerstag, den 18. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,
für B. Donnerstag, den 18. Juni d. J., Vormittags 11½ Uhr
versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von je 50 ₰ für A. und B. in Postmarken unfrankirt entnommen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, 2. Juni 1891. (1094)
Materialienbüreau.

Main-Neckareisenbahn. Die Anlieferung der in der Zeit vom 1. Juli 1891 bis 1. Juli 1892 für die diesseitige Bahn erforderlichen Lokomotivkohlen (beste gemischte Förderkohle mit ungefähr 50 % Stücken nicht unter Faustgrösse, soll durch öffentliche Submission vergeben werden. Zu liefern sind wöchentlich circa 15 Doppelwagen zu je 10 000 kg. Die für diese Lieferung maassgebenden Bedingungen sind von unserem Sekretariate gegen portofreie Anfrage für 40 ₰ erhältlich.

Angebote mit der Aufschrift: Lokomotivkohlen-Lieferung bis 1. Juli 1892 betr., sind bis zum 22. Juni, Vormittags 10 Uhr portofrei und versiegelt einzusenden. Bemerkt wird, dass ev. ohne diese Aufschrift einlaufende Angebote, als solche nicht kenntlich, keine Berücksichtigung finden. Die Angebote sollen enthalten

1. den Preis pro Tonne frei Waggon Zeche,
2. die Zechenfracht,
3. die Fracht bis Darmstadt, Main-Neckarbahn,
4. Nachweise über die Heizkraft der Kohle.

Die Beförderung soll, sofern über Frankfurt dieselben Frachtsätze wie über eine andere Linie hierher bestehen, über Frankfurt Main-Neckarbahn stattfinden.

Zu der angegebenen Zeit wird die Oeffnung der Angebote in unseren Geschäftsräumen dahier stattfinden und sind die Bewerber eingeladen, derselben anzuwohnen.

Darmstadt, den 26. Mai 1891. (1095)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die Anfertigung, Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Wasserstations-Ausrüstung mit zugehörigen Leitungen etc. auf Bahnhof Schmalkalden für die Neubau-Eisenbahnlinie Zella-Mehlis-Schmalkalden soll in öffentlicher Verdingung in dem hierzu auf den 18. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, im Büreauzimmer Nr. 133 anberaumten Termine vergeben werden.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsicht aus; dieselben können auch nebst dem Angebotsformular gegen postfreie Einsendung von 2,30 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Anfertigung, Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Wasserstations-Ausrüstung mit zugehörigen Leitungen etc. auf Bahnhof Schmalkalden"

bis zu dem oben angegebenen Termin postfrei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Erfurt, den 25. Mai 1891. (1096)
Neubau-Büreau.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung von Presskohlen. Die Lieferung von 500 000 kg Presskohlen zur Heizung der Personenwagen soll vergeben werden. Termin hierzu am 16. Juni 1891, Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau. Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Presskohlen" an dasselbe einzureichen. Bedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 4. Juni 1891. (1097)
Materialienbüreau.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 44. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 10. Juni 1891.

Dieser Nummer liegt Nr. 11 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Lokomotiv-Eisenbahnen in Gross-Wien.

Zum zweiten Male unter der Regierung des gegenwärtigen Kaisers erfährt die Oesterreichische Hauptstadt durch die Anregung des Herrschers selbst eine neue Gestaltung, welche nicht nur für die Stadt, sondern für das ganze Reich von weittragender Bedeutung erscheint, denn die Blüthe und Macht eines Landes steht in inniger Beziehung mit der Blüthe und Macht seiner Hauptstadt. Am Weihnachtstage 1857 verkündigte ein öffentliches Handschreiben des Kaisers an den damaligen Minister Bach die Auflassung der Umwallungen der inneren Stadt und der Gräben um dieselbe, sowie die Zustimmung zur Benutzung der also gewonnenen Gründe für öffentliche und nicht öffentliche Zwecke. Damals begann für Wien und für Oesterreich überhaupt jene grossartige Kunstepoche, welche durch Namen wie Schmidt, Ferstel, Semper, Hansen, Makart, Canon usw. gekennzeichnet erscheint. Im Jahre 1888, anlässlich der feierlichen Eröffnung des Parkes auf der Türkenschanze bei Wien, sprach der Kaiser das gewichtige Wort, dass er die Vereinigung der Vororte mit Wien dringend wünsche und dass aus diesem Grunde die noch bestehenden Linienwälle, mit welchen Wien schon im Jahre 1703 umgürtet worden war, ehestens verschwinden sollen. Dieses Wort lenkte die seit vielen Jahren gepflogenen Verhandlungen, welche stets ergebnisslos verlaufen waren, sofort in ganz entschieden günstige und erfolgreiche Bahnen; die Kirchthurmpolitik der einzelnen Vororte musste schweigen, die Vertreter der Sonderinteressen mussten verstummen, in einer grossen Enquete von Vertrauensmännern aller betheiligten Gemeinden wurde die Frage eingehend berathen und am 14. Oktober 1890 legte die Regierung dem Niederösterreichischen Landtage einen Gesetzentwurf vor, welcher, sofort in Verhandlung gezogen, vom Landtage angenommen und vom Kaiser bestätigt wurde.

Durch dieses wichtige Gesetz wird eine Reihe von Ortsgemeinden, welche um das frühere Wien allmählich entstanden waren, entweder in ihrer ganzen Ausdehnung oder auch nur theilweise mit der Hauptstadt vereinigt, die nunmehr eine Eintheilung in 19 Bezirke erhält. Gross-Wien — der behördliche Name lautet allerdings einfach: Wien; aber zum Unterschiede von dem früheren Wien wird man wohl ausseramtlich die Bezeichnung Gross-Wien nicht so rasch fallen lassen können — Gross-Wien umfasst bei einem Umfange von rund 63 km eine Fläche von etwa 180 qkm mit nahezu 1,4 Million Einwohner; die erweiterte Hauptstadt wird also an Ausdehnung Paris und Berlin übertreffen, an Einwohnerzahl der letzteren Stadt ziemlich gleich stehen. Von den neu hinzugekommenen Bezirken reichen nur sehr wenige hinsichtlich der Dichte der Bevölkerung an die älteren Bezirke heran; man darf eben nicht übersehen, dass die Hügel des Wienerwaldes

zum Theile in Gross-Wien liegen und letzteres auch den „ausgedehnten „Prater“ und einen Theil der „Donau-Auen“ umschliesst.

Die Endbahnhöfe der Lokomotiveisenbahnen, welche in Wien einmünden, lagen durchwegs nahe der Grenze, ja der Westbahnhof lag ausserhalb des Gebietes der früheren Hauptstadt; durch die Erweiterung derselben erscheinen sie nunmehr tiefer in deren Weichbild hineingerückt. In angenäherten Zahlen, die an der Hand eines vorzüglich ausgeführten Planes von Gross-Wien aus dem Verlage Artaria & Co. ermittelt sind, stellen sich die Längen der einzelnen Hauptbahnen im Gebiete der vergrösserten Hauptstadt folgendermaassen dar:

	km	
Südbahn	6,7	
Staatsbahn (Wien-Uj-Szöny)	6,0	zusammen
(Wien-Brünn)	6,1	12,1 km
Wien-Aspangbahn	7,6	zusammen
Flügel nach Schwechat	2,5	10,1 km
Pottendorfer Bahn	5,0	
Nordbahn	4,2	
Nordwestbahn	3,5	
Franz Josefbahn	3,8	
Westbahn	8,1	

Diese Bahnen durchziehen ein Gebiet von rund 120 qkm; die nordwestlichen Bezirke Wiens im Umfange von etwa 60 qkm werden dagegen von keiner Hauptbahnlinie durchzogen; die Kahlenbergbahn, welche bekanntlich nach dem Zahnradsysteme Riggenbach's erbaut ist, bildet die einzige Lokomotivbahn dieses Stadttheiles. Es hängt dies mit der Entwickelung Wiens, welche erst bei der jetzigen Erweiterung gegen Nordwesten vorschritt, und namentlich mit der Gestaltung des Geländes daselbst zusammen. Die letzten Ausläufer des Wienerwaldes, welche in diese Bezirke hineinreichen und gegen die Donau zu abfallen, erheben sich hier noch an einzelnen Punkten bis gegen 500 m über dem Meeresspiegel, während die bezügliche Höhencôte des Stefansplatzes, dieses natürlichen Mittelpunktes des gesammten Handels und Verkehres der Hauptstadt, nur 171 m beträgt. Es bestehen hier also Niveauverhältnisse, welche die Anlage der Hauptbahnen erschwerten und welche auch für die Zukunft die Anwendung aussergewöhnlicher Systeme bei Herstellung von Eisenbahnen daselbst als vortheilhaft erscheinen lassen dürften. Allerdings sind diese Verhältnisse auch einer grösseren Zunahme der Bevölkerungsdichte nicht günstig und es ist zu erwarten, dass diese Bezirke ihren mehr ländlichen Charakter nicht so bald verlieren, dass sie die nächstgelegenen Erholungsorte der Bewohner der inneren Bezirke Wiens bleiben werden und dass mithin auch hauptsächlich den Pferdebahnen und dem Omnibus, vielleicht auch Seil- und Zahnradbahnen die Bewältigung des Verkehres zufallen wird.

Neben den vorgenannten Bahnen kommen aber für den Verkehr in Gross-Wien noch einige Zweig- und Verbindungslinien derselben in Betracht, so die Schlachthausbahn, die Lagerhausbahn, die Freudenauer Bahn, die Wiener Verbindungsbahn, die Donaulände- und Donauuferbahn. Die Verbindungsbahn zweigt innerhalb der neuen Grenze Wiens von der Westbahn ab und führt 13,0 km weit mitten durch Gross-Wien bis zur Nordbahn; sie umgürtet die innere Stadt in einem Bogen von mehr als 180°, nähert sich dem Stefansplatze bei der Station Hauptzollamt auf nahezu 900 m gerade Entfernung und steht auch mit der Südbahn, Staatsbahn und Aspangbahn in Verbindung. Die Donaulände- bezw. Donauuferbahn, welch letztere als die Fortsetzung der ersteren erscheint, zweigt zwischen der Westbahn und der Südbahn von der Verbindungsbahn ab und führt im weiten Bogen im Süden der Stadt, zugleich die Grenze derselben bildend, bis an die Donau und sodann an deren rechtem Ufer stromaufwärts bis zur Franz Josefbahn, an welche sie in Nussdorf noch innerhalb der neuen Grenze anschliesst; auch diese Bahn, welche 31 km lang ist, steht mit sämmtlichen in Wien einmündenden Hauptbahnen in Verbindung, dient aber derzeit nur auf der Strecke von der Westbahn bis Kaiser-Ebersdorf für den Personenverkehr, während auf der Verbindungsbahn in ihrer ganzen Ausdehnung seit einigen Jahren Personenzüge mit theilweisem Anschluss an die Züge der Südbahn in Meidling verkehren. Die Donauufer- und Donauländebahn sind Eigenthum des Staates bezw. der ehemaligen Westbahn, die Verbindungsbahn wird demnächst vollständig in das Eigenthum des Staates übergehen, nachdem die Unterhandlungen mit der noch einzigen Miteigenthümerin, der Südbahn, behufs Ueberlassung ihres Antheils zu dem gewünschten Ergebniss geführt haben.

Das gesammte Netz der Lokomotiveisenbahnen in Gross-Wien hat eine Länge von rund 100 km; wenn man bedenkt, dass dieses Netz, soweit der Stadtverkehr allein in Betracht kommt, einen Flächenraum von etwa 120 qkm mit rund 1 100 000 Einwohnern bedient, so ergibt sich, dass einerseits auf das Quadratkilometer Stadtgebiet nahezu ein Kilometer Eisenbahnen und andererseits auf 1 km Lokomotivbahn rund 11 000 Einwohner entfallen. Man sieht also, dass die schon derzeit in Gross-Wien bestehenden Eisenbahnen bei einer ziemlich günstigen Linienführung eine derartige Längenausdehnung aufweisen, dass sie als Verkehrsmittel innerhalb der weit gezogenen Grenze des vergrösserten Wiens eine wichtige Rolle zu spielen berufen erscheinen. Diese Frage etwas näher zu erläutern, ist der Zweck der nachstehenden Darlegungen; zuvor aber sei es gestattet, den gegenwärtigen Stand der Stadtbahnfrage in Wien mit wenigen Worten zu bezeichnen, um einen Einblick in die gesammten einflussnehmenden Verhältnisse zu gewinnen.

Es ist bekannt, wie vielfach in den letzten Jahren in Vereinen, Zeitschriften und Körperschaften die Stadtbahnfrage in Wien erörtert worden ist; neben zahlreichen Entwürfen, die sich mitunter durch grosse Kühnheit auszeichneten, aber schon von vornherein nicht realisirbar erschienen, sind auch Projekte aufgetaucht, von denen man das Beste für die endliche Lösung der Frage erwarten durfte. Und dennoch gelangte dieselbe keinen Schritt vorwärts. Neben der Zurückhaltung des Kapitals und einiger lokaler Verhältnisse dürfte hieran wohl vor allem die Unklarheit schuldtragend sein, welche hinsichtlich der Anforderungen an die Stadtbahn allgemein herrschte und wohl auch heute noch vielfach besteht. Man wollte durch die Stadtbahn das Oesterreichische Eisenbahnnetz centralisiren, einen einzigen Bahnhof schaffen, von welchem die Lokomotive nach allen Richtungen des Reiches ihren Weg nimmt; man wollte über die Stadtbahn den gesammten Durchgangsverkehr lenken, man wollte sie den militärischen und strategischen Interessen vollkommen dienstbar machen und forderte aber auch von ihr, dass sie in jeder Beziehung dem Stadt- und Nahverkehr entspräche. Eine derartige Verquickung verschiedener Aufgaben, die mit einander theils nur in losem, theils auch in gar keinem Zusammenhange stehen, die Auffassung jeder derselben als eine Hauptaufgabe, welche der anderen nicht untergeordnet werden könne, erschweren nicht nur, sondern verhindern überhaupt die glückliche Lösung der Frage.

Eine Stadtbahn hat in erster Linie dem Stadtverkehre zu genügen; ihre Trasse ist daher nur unter dem Gesichtspunkte der Bedürfnisse des letzteren zu ermitteln; es bleibt dann noch immer die Möglichkeit offen, sie auch dem Fernverkehre, den strategischen Interessen, den Centralisirungsbestrebungen usw. entsprechend und zweckmässig dienstbar zu machen.

Wie nun die Regierung anlässlich der Beeidigung des ersten Bürgermeisters von Gross-Wien öffentlich aussprechen liess, ist sie gesonnen, nunmehr selbst der absoluten Nothwendigkeit einer Stadtbahn Rechnung zu tragen und ehestens die erforderlichen Studien vornehmen zu lassen. Die gewiss bedeutenden Schwierigkeiten, welche die Aufstellung der Trasse vom kommerziellen und technischen Standpunkte darbietet, sind aber doch vielleicht für die rasche Verwirklichung des Projektes nicht so hemmend, wie es schliesslich die Frage

nach der Vollziehung der Durchführung sein wird. Es sind ja viele technische Aufgaben, welche in dem jugendlichen Gross-Wien ihrer Erledigung harren: die Wasserversorgung, die technische Umgestaltung des Donaukanals, die Wienregulirung, die Centralisirung der Kanäle, die Anlage eines Donauhafens, die Verlegung der Kasernen, der Spitäler usw. Drei Bauherren erscheinen hierbei, wie auch bei der Stadtbahn, betheiligt: Staat, Land und Stadt. Die Frage, in welcher Weise die ganze Sache gefördert werden soll, wird bereits lebhaft diskutirt; verschiedene Vorschläge tauchen auf, so schlägt u. a. Professor Rziha in einer interessanten Abhandlung über die technischen Aufgaben von Gross-Wien („Neue Freie Presse" Nr. 9555 und 9556) vor, ein bevollmächtigtes und verantwortliches Centralamt, eine staatliche Kommission für den Ausbau von Wien ins Leben zu rufen. Wir wollen auf diese Angelegenheit durchaus nicht näher eingehen — wir wollen durch diese Andeutungen nur den Beweis liefern, dass gewiss noch viele, viele Jahre verfliessen werden, ehe die erste Lokomotive das vollendete Stadtbahnnetz Wiens durchfahren wird.

Die Erkenntniss dieser Thatsache muss aber unwillkürlich zu der Forderung führen, das derzeit bestehende Eisenbahnnetz Wiens in der Ausdehnung von nahezu 100 km Länge nach Thunlichkeit für den Stadtverkehr und zwar sowohl für den Personen-, als auch für den Güterverkehr zu benutzen. Durch die Einführung des Personenverkehrs neben dem Güterverkehr auf der Verbindungsbahn ist bereits vor mehreren Jahren ein entsprechender Anfang gemacht worden — freilich in einer Weise, welche den Bedürfnissen des Stadtverkehrs sehr wenig entspricht, wie die folgenden Mittheilungen beweisen. Die Personenzüge verkehren auf der Verbindungsbahn direkt nur von der Westbahnstation Hütteldorf aus über die Südbahnstation Meidling oder von letzterer Station aus bis zum Hauptzollamt oder bis zum Praterstern. Die Reisenden nach oder von Stationen der Südbahn müssen in Meidling umsteigen, eine Unbequemlichkeit, welche durch Anlage eines Uebergangssteges über die Geleise noch wesentlich gesteigert wurde; bei den Zügen nach oder von der Station Praterstern ist in der Station Hauptzollamt gewöhnlich ein Aufenthalt von mehreren Minuten, der bei einem Stadtbahnverkehr immerhin als Zeitverlust in Betracht kommt; die Zahl der Züge ist eine verhältnissmässig geringe; es gibt Zwischenpausen von einer bis anderthalb Stunden; auch ist die Gesammtfahrzeit der Züge mit rund 50 Minuten eine ziemlich lange. Fassen wir lediglich diesen schon bestehenden Betrieb ins Auge, so würde sich derselbe, ohne dass bauliche Herstellungen irgend welcher Art sich als nothwendig erweisen, in einer für den Stadtverkehr ausserordentlich günstigen Weise umgestalten lassen. Es wäre nämlich nur nothwendig, die Zahl der Verbindungsbahnzüge entsprechend und in zweckmässiger Weise zu vermehren und dieselben abwechselnd auf die Südbahn und auf die Westbahn direkt übergehen zu lassen; auf der Südbahn hätten diese Züge bis Mödling oder Baden, auf der Westbahn bis Rekawinkel oder Neulengbach zu verkehren. Der Verkehr mit dem Prater, als dessen Station eben die Haltestelle Praterstern erscheint, wäre den bestehenden Bedürfnissen inniger anzupassen, der Aufenthalt in Station Hauptzollamt zu kürzen usw. Dadurch würde allerdings die Abwickelung des Güterzugverkehrs erschwert, wenn nicht während der Zeit des Personenzugverkehrs unmöglich; doch liegt hierin mit Rücksicht auf die zur Verfügung stehende Donauufer- und Donauländebahn kein Hinderniss für die Einführung eines rationellen Stadtbahnverkehrs. Der Personenverkehr auf der Donauländebahn, für welchen der Westbahnhof als Ausgangspunkt erscheint, entspricht wohl auch nicht den Anforderungen an einen Stadtbahnverkehr, aber immerhin dürfte er vorläufig noch, wenigstens bei Vergrösserung der Fahrgeschwindigkeit, dem herrschenden Bedürfnisse genügen.

Wenn sich die Eisenbahnverwaltungen entschliessen, für die Anlage von Haltestellen, die Herstellung neuer Verbindungsgeleise, die Umgestaltung solcher bestehender Geleise, die Ausführung spezieller Betriebseinrichtungen einige finanzielle Opfer zu bringen, die sich übrigens späterhin verzinsen würden, so liesse sich das bestehende Eisenbahnnetz auch für den lokalen Personenverkehr in Gross-Wien in sehr geeigneter Weise verwerthen. Zunächstliegend erscheint wohl die Aufgabe, an den Hauptbahnstrecken innerhalb Wiens, und zwar an den für den Stadtverkehr am meisten geeigneten Punkten, Haltestellen, wenn auch ganz primitiver Art, zu errichten und wenigstens alle dem Lokalverkehr dienenden Züge daselbst halten zu lassen. In dieser Beziehung wäre namentlich seitens der Staatsbahngesellschaft, der Aspangbahn und auch seitens der Franz Josefbahn eine etwas lebhafte Thätigkeit sehr erwünscht und nothwendig. Weiterhin wäre daran zu denken, neue Verkehrsrouten zu schaffen; so wäre über die Verbindungsbahn und die Donaulände- bezw. Donauuferbahn ein direkter Verkehr zwischen den westlichen, nördlichen und südlichen Grenzbezirken Wiens und den angrenzenden Ortschaften herzustellen; das Centrum des Praters, das rechte Donauufer, die städtischen Donaubäder könnten über die Verbindungsbahn und die Staatsbahn den südlichen, westlichen und centralen Bezirken Wiens näher gebracht werden; ebenso könnte über die Verbindungsbahn, die Nordbahn und die Donauuferbahn eine Verbindung nach der Franz Josefbahn-Station Nussdorf, dem Ausgangspunkt der Zahnradbahn und vieler schöner Ausflüge in die letzten Erhebungen des Wienerwaldes geschaffen werden. Das ganze Eisenbahnnetz in Wien wäre für diese Art von Zügen in zwei Ringe zu scheiden; die Züge jedes Ringes könnten denselben abwechselnd nach beiden Richtungen durchlaufen, auf den andern Ring oder auch auf die Hauptlinien übergehen usw. Auf solche Weise würde es sehr leicht möglich, die Zwischenräume zwischen den einzelnen Zügen auf den einzelnen kürzeren Theilstrecken je nach dem Bedürfnisse des Stadtverkehrs zu reguliren. Wir haben hierfür ja sehr zutreffende Beispiele in Berlin und ganz besonders in London.

Man könnte nun allerdings den Einwand erheben, dass für einen Stadtbahnverkehr gerade in den südlichen und östlichen Bezirken Wiens derzeit kein so dringendes Bedürfniss vorhanden ist. Es ist nun wohl richtig, dass die eigentliche Verbindungsbahn im Zusammenhange mit der Süd- und Westbahn den Hauptantheil des Verkehrs, der sich nach unserem Vorschlage auf dem bestehenden Eisenbahnnetze abspielen soll, übernehmen würde; aber indem wir auch die Donaulände- und Donauuferbahn als Theilstrecke des bestehenden Stadtbahnnetzes auffassen, haben wir zugleich die Lösung einer für Wien eminent wichtigen Frage im Auge: die Schaffung eines Arbeiter-Cottageviertels. Die Gegenden längs der Donauländebahn zwischen Südbahn und Donau sind allerdings landschaftlich bei weitem nicht so herrlich, wie jene an der Westbahn, an der Südbahn oder im Nordwesten Wiens; aber sie haben den grossen Vorzug, dass die Lebensverhältnisse daselbst wesentlich billiger sind; durch die Anlage von Gärten würde ein freundliches Gesammtbild geschaffen; auch wäre genügend Raum zur Ausdehnung vorhanden. Bei einer derartigen Ausnutzung des bestehenden Eisenbahnnetzes liesse sich auch ein Aufschwung der am rechten Donauufer projektirten Donaustadt herbeiführen, deren Entwickelung bis jetzt keine Fortschritte aufweist; es würden ferner die südlichen Theile des Praters weit mehr zugänglich gemacht als bisher; es würden die jenseits der Donau gelegenen Ortschaften für die Wiener gewonnen, also überhaupt die Entwickelung Wiens gefördert.

Eine ernstere Schwierigkeit für die Durchführung dieser Ideen dürfte in dem Umstande liegen, dass die Eisenbahnen Wiens verschiedene Eigenthümer besitzen: es kommen neben dem Staate noch fünf Gesellschaften in Betracht, und zwar: die Südbahn-, die Staatsbahn-, die Aspangbahn-, die Nordbahn- und die Nordwestbahn-Gesellschaft. Aber auch diese Verhältnisse bieten eigentlich nichts neues und einige Vorbilder können die Wege weisen, auf denen

sie geordnet werden können. Es wäre ja denkbar, dass der Staat, welcher zweifellos auch auf der künftigen Stadtbahn den Betrieb übernehmen wird, gleichsam als Unternehmer des Lokalverkehrs auf dem bestehenden Eisenbahnnetze Wiens auftreten und mit den einzelnen Bahnen für die Benutzung ihrer Strecken sich in entsprechender Weise ins Einvernehmen setzen würde. Da der Ausbau des Stadtbahnnetzes in Wien nur allmählich erfolgen wird, so könnte es durch diese Anordnung dem Staate leicht werden, auch allmählich die einzelnen vollendeten Theilstrecken in möglichst günstiger Weise in Betrieb zu setzen.

Der mächtige Umgestaltungsprozess, vor welchem z. Zt. die Hauptstadt Oesterreichs infolge der Erweiterung ihrer Grenzen steht, darf nur allmählich, Schritt für Schritt, in naturgemässer Weise vor sich gehen; jede gewaltsame Beschleunigung könnte von traurigen Folgen für das industrielle und kommerzielle Leben Wiens begleitet sein und über Nacht die Resultate mühevoller Arbeit und emsigen Schaffens vernichten. Dieser Grundsatz, die Entwickelung nicht zu überhasten und künstlich zu steigern, gilt auch für das Verkehrswesen innerhalb der Grenzen Wiens. Man würde unrentable Eisenbahnwege schaffen, wollte man heute schon das bestehende Eisenbahnnetz Wiens mit überstürzter Eile in jener Weise vervollständigen, wie das zukünftige, vollkommen entwickelte Wien sie vermuthlich erfordert; man würde aber die Entwickelung der Hauptstadt hindern und seine Lebensadern unterbinden, wenn man das bestehende Eisenbahnnetz nicht entsprechend verwerthen und es nicht benutzen würde, um das Verkehrsleben allmählich zu heben und zu fördern. In welcher Weise dies geschehen könnte, das sollte in den vorliegenden Zeilen angedeutet werden — vielleicht ist die darin ausgesprochene Idee nicht ohne jeglichen praktischen Werth. Z.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889.

(Fortsetzung aus Nr. 42.)

Am Schlusse des Betriebsjahres 1889 besassen a) die Deutschen Eisenbahnen 13 385 (13 000), b) die Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 482 (1 433) und c) die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 5 029 (4 744) bezw. d) die sämmtlichen Vereinsbahnen zusammen 19 896 (19 177) eigene Lokomotiven. Auf 1 km Betriebslänge entfielen durchschnittlich — wie im Vorjahre zu a) 0,33, zu b) 0,23, zu c) 0,20 und zu d) 0,27 eigene Lokomotiven. Unter der Gesammtzahl der eigenen Lokomotiven befanden sich 3 921 (3 792) Tenderlokomotiven.

Die Anzahl der im Jahresdurchschnitte für den Betrieb vorhandenen Lokomotiven betrug a) bei den Deutschen Eisenbahnen 13 208 (12 864), b) bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 473 (1 432) und c) bei den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 4 928 (4 703) bezw. d) bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 19 609 (18 999), von welchen durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge zu a) 0,33 (0,33), zu b) 0,23 (0,24), zu c) 0,20 (0,19) und zu d) 0,27 (0,27) Stück entfallen.

Die eigenen und fremden Lokomotiven haben im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen während des Berichtsjahres vor Zügen jeglicher Art (Kurier-, Schnell-, Personen-, gemischte, Güter- und Material- und Arbeitszüge — einschliesslich der Schneepflugfahrten —) zurückgelegt:

1. bei den Deutschen Eisenbahnen	291 706 937	(271 420 012)	Zugkm
2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . .	37 382 135	(35 742 639)	„
3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen .	114 065 679	(108 453 080)	„
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	443 154 751	(415 615 731)	Zugkm

Von der vorstehenden Gesammtsumme entfallen 209 471 453 (195 688 933) km auf Kurier-, Schnell- und Personenzüge, 53 892 506 (51 273 554) km auf gemischte Züge, 174 611 835 (163 007 837) km auf Güterzüge und 5 178 957 (5 645 407) km auf Material- und Arbeitszüge (einschliesslich Schneepflugfahrten). Unter Berücksichtigung der als Vorlege- oder Schiebemaschinen geförderten 24 940 614 (23 488 418) km betrug die Anzahl der von den Lokomotiven geleisteten Nutzkilometer zusammen 468 095 365 (439 104 149), während 20 245 966 (23 413 183) km auf Leerfahrten, 17 940 742 (16 455 193) Dienststunden auf den Verschubsdienst und 9 605 810 (9 619 511) Dienststunden auf den Bereitschaftsdienst entfielen. Bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues wurden im ganzen geleistet: 1. von den Deutschen Eisenbahnen 469 335 666 (433 270 252) Lokomotivkm, 2. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 48 053 625 (46 048 874) Lokomotivkm, 3. von den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 155 359 460 (147 750 136) Lokomotivkm, 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 672 748 751 (627 069 262) Lokomotivkm. An Lokomotivkilometern bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues wurden durchschnittlich auf 1 km mittlerer Betriebslänge zurückgelegt: 1. von den Deutschen Eisenbahnen 11 700 (11 062), 2. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 7 583 (7 629), 3. von den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 6 182 (6 075) und 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 9 398 (9 019) km.

Auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lokomotiven der Vereinsbahnen geleistet:

Lfde. Nr.	Bahngruppe	Nutzkilometer	Leerfahrtkilometer	Im Verschubdienst	Im Bereitschaftsdienst.
		Anzahl		Stunden	
1	Deutsche Bahnen	309 213 364 (287 779 056)	18 536 261 (16 883 997)	14 117 264 (12 846 810)	6 408 810 (6 356 131)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen . .	38 233 365 (36 521 990)	1 294 647 (1 245 019)	880 221 (847 779)	857 595 (853 427)
3	Oesterreichisch-Ungar. Bahnen	120 809 127 (115 599 531)	5 443 948 (5 273 668)	2 972 272 (2 809 754)	2 363 149 (2 448 243)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen . .	468 255 856 (439 900 577)	25 274 856 (23 402 684)	17 969 757 (16 504 343)	9 629 554 (9 657 801)

Der Gesammtverbrauch der Lokomotivfeuerung (Holz, Koks, Torf, Braun- und Steinkohlen) auf Steinkohlenheizwerth umgerechnet, beziffert sich: a) bei den Deutschen Bahnen auf 4 141 242 (3 832 948) t, b) bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf 456 699 (435 153) t, c) bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen auf 1 804 809 (1 723 551) t und d) bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf 6 402 750 (5 991 652) t, d. i. durchschnittlich auf 1 Nutzkm zu a) 13,39 (13,32), zu b) 11,95 (11,91), zu c) 14,93 (14,91) und zu d) 13,67 (13,62) kg bezw. auf 1 Lokomotivkm und zwar zu a) 10,07 (10,04), zu b) 10,01 (9,95), zu c) 12,37 (12,33) und zu d) 10,62 (10,60) kg. Die Kosten für die verbrauchten Heizstoffe einschl. der Fracht- und Ladekosten betrugen bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 74 066 794 (65 648 853) Mark oder durchschnittlich für 1 Nutzkm 15,81 (14,92) ₰ und für 1 Lokomotivkm 12,29 (11,62) ₰. Der Aufwand für das Schmieren und Putzen usw. der Lokomotiven und Tender betrug im ganzen 6 480 002 (5 768 041) ℳ; durchschnittlich entfielen auf 1 Nutzkm 1,38 (1,31) ₰ und auf 1 Lokomotivkilometer 1,08 (1,02) ₰.

Für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz der Lokomotiven und Tender nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial wurden 68 856 328 (60 861 958) ℳ oder durchschnittlich auf 1 Nutzkm 14,70 (13,84) ₰ und auf 1 Lokomotivkm 10,28 (9,69) ₰ aufgewendet.

Am Schlusse des Betriebsjahres besassen die Vereinsbahnen an eigenen Personenwagen:

Laufende Nr.	Bahngruppe	am Jahresschlusse vorhandene eigene Personenwagen	Achsen unter denselben	
			überhaupt	durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge
		Anzahl		
1	Deutsche Bahnen	25 175 (24 175)	55 538 (53 409)	1, 39 (1, 37)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	3 074 (2 769)	6 816 (6 196)	1, 09 (1, 03)
3	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	9 544 (9 369)	19 971 (19 614)	0, 78 (0, 80)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	37 793 (36 313)	82 325 (79 219)	1, 15 (1, 14)

Die am Jahresschlusse bei den sämmtlichen Vereinsbahnen vorhanden gewesenen eigenen Personenwagen enthielten Plätze: in der I. Klasse 85 964 (84 384), in der II. Klasse 322 305 (316 141), in der III. Klasse 930 188 (890 558) und in der IV. Klasse 200 787 (194 158), zusammen 1 539 244 (1 485 241) oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 21, 50 (21, 37) und auf 1 Achse 18, 74 (18, 79), während die Anzahl der Personenwagenplätze im Jahresdurchschnitte 1 509 446 (1 467 308) betrug.

Die eigenen Personenwagen der Vereinsbahnen haben im eigenen Betriebe, sowie auf fremden Bahnen und Neubaustrecken der eigenen Bahn zusammen 3 229 044 580 (2 955 058 723) Achskm und jede Achse der Personenwagen durchschnittlich 39 806 (37 624) km durchlaufen, während von den fremden Personenwagen im eigenen Betriebe der Bahn 471 878 068 (409 196 422) Achskm geleistet worden sind. Von den eigenen und fremden Personenwagen wurden im eigenen Betriebe der Bahn überhaupt 3 265 533 395 (2 984 851 674) und durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 46 238 (43 538) Achskm zurückgelegt. Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich mit 4, 37 (4, 35) Personen und von den bewegten Plätzen durchschnittlich 23, 49 (23, 28) % besetzt.

Der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz von Personenwagen (einschl. Achsen und Räder) hat nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 24 370 642 (22 893 952) *M.* oder durchschnittlich für jede Personenwagenachse 300 (291) *M.*, für jeden Platz 16, 14 (15,60) *M.* und für jedes Personenwagen-Achskilometer 0, 75 (0, 77) ₰ betragen.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren an eigenen Lastwagen (Gepäck-, Güter-, Vieh- und Arbeitswagen) vorhanden:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Bedeckte Lastwagen			Offene Lastwagen			Lastwagen aller Art		
		zusammen	Achsen unter denselben		zusammen	Achsen unter denselben		zusammen	Achsen unter denselben	
			überhaupt	durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge		überhaupt	durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge		überhaupt	durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge
		Anzahl								
1	Deutsche Bahnnen	88 527 (85 845)	180 716 (175 420)	4, 46 (4, 44)	184 302 (175 702)	374 674 (357 414)	9, 26 (9, 04)	272 829 (261 547)	555 390 (532 834)	13, 72 (13, 48)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	11 409 (10 369)	23 259 (21 160)	3, 67 (3, 47)	18 023 (17 522)	36 986 (35 982)	5, 84 (5, 89)	29 432 (27 891)	60 245 (57 142)	9, 51 (9, 36)
3	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	51 744 (49 332)	104 008 (99 177)	4, 05 (4 01)	62 597 (58 327)	126 292 (117 714)	4, 92 (4, 76)	114 341 (107 659)	230 300 216 891)	8, 97 (8, 77)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen	151 680 (145 546)	307 983 (295 757)	4, 25 (4, 20)	264 922 (251 551)	537 952 (511 110)	7, 42 (7, 26)	416 602 (397 097)	845 935 (806 867)	11, 67 (11, 47)

Die sämmtlichen Lastwagen besassen eine Tragfähigkeit von zusammen 4 155 937 (3 952 251) t oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 57, 35 (56, 16) t und für jede Achse 4 913 (4 898) kg.

Im eigenen Betriebe, sowie auf fremden Bahnen und Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lastwagen der sämmtlichen Vereinsbahnen zusammen rund 14 785 (14 084, 4) Millionen Achskilometer und jede Achse durchschnittlich 17 545 (17 503) km, die fremden Lastwagen im eigenen Betriebe der Bahn dagegen 4 002, 4 (3 780, 4) Millionen Achskilometer zurückgelegt. Die eigenen und fremden Lastwagen haben im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen rund 14 827, 6 (14 062, 8) Millionen und auf 1 km Betriebslänge durchschnittlich 207 385 (202 564) Achskilometer durchlaufen. Jede Lastwagenachse war im Gesammtdurchschnitt mit 2, 25 (2, 24) t belastet und die Tragfähigkeit durchschnittlich mit 45, 84 (45, 67) % ausgenutzt.

Mit Einschluss der Leistungen der Postwagen, deren die Vereinsbahnen 839 (824) vierrädrige, 56 (41) sechsrädrige und 104 (103) achträdrige besassen, haben die eigenen und fremden Wagen jeder Gattung im eigenen Betriebe der Bahn zusammen 18 473 (17 404, 3) Millionen und durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 257 985 (250 324) Achskilometer zurückgelegt.

Für Unterhaltung der Lastwagen (einschl. Achsen und Räder), Erneuerung derselben aller Art und für Ersatz, theilweisen wie vollständigen (nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial) wurden bei den Vereinsbahnen im Berichtsjahre überhaupt 58 998 694 (52 429 553) *M.* bezw. durchschnittlich für jede Lastwagenachse 70 (65) *M.* und für jedes Lastwagen-Achskilometer 0, 40 (0, 37) ₰ verwendet. Der Aufwand für die Schmierstoffe der Personen- und Güterwagenachsen hat betragen 1 475 927 (1 325 614) *M.* bezw. durchschnittlich für jedes Achskilometer 0, 008 ₰.

Durchschnittlich wurden über die ganze Bahn 2 966 (2 854) Personen- und 3 196 (3 887) Güter- und gemischte Züge befördert.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins - Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Verwaltung hat zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 31 (Königliche Eisenbahndirektion Altona) den I. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ den V. Nachtrag herausgegeben.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Güterwagenpark - Verzeichnisse Nr. 35 (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg), Nr. 41 (Königliche Eisenbahndirektion — rechtsrheinische — zu Köln), Nr. 42 (Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg) und Nr. 69 (K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn) neu herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark - Verzeichnisse werden die älteren Güterwagenpark - Verzeichnisse gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1918 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements und des Uebereinkommens zu demselben (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1931 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 1932 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1947 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Vereinsgebiete (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahn-Netzes.

Die zweite und dritte Berathung dieses Gesetzentwurfs, dessen Wortlaut wir in Nr. 14 S. 138 d. Ztg. mittheilten, fand am 30. Mai bezw. 2. Juni d. J. im Abgeordnetenhause statt.

Bei der zweiten Berathung wurden die von der Regierung vorgeschlagenen Linien Fordon-Schönsee, Lissa i/P.-Wollstein, Meseritz-Landsberg a/W., Sorau-Christianstadt, Lauban-Marklissa, Walsrode-Soltau und Cassel-Volkmarsen gemäss dem Antrage der Kommission unverändert genehmigt. Eine längere Debatte entspann sich nur bei letztgenannter Linie. Von dem Abg. Enneccerus (nl.), dem sich auch sein Fraktionsgenosse Simon-Waldenburg, sowie die Abgg. Pless (Centrum) und Rickert (freis.) im wesentlichen anschlossen, wurde bemängelt, dass durch den Bau der Nebenbahn Cassel-Volkmarsen dem von den betheiligten Landesgebieten dringend gewünschten Bau der Vollbahn Köln-Cassel präjudizirt werde. Die genannten Redner übten dabei lebhafte Kritik daran, dass der Staat die Ausführung dieser Vollbahn noch immer nicht als hinreichend nothwendig ansehe, um sich derselben zu unterziehen, gleichwohl aber Privatinteressenten die Genehmigung verweigere, die Bahn auf eigene Kosten und Gefahr zu bauen. Diesen Klagen gegenüber machte zunächst der Geh. Oberregierungsrath Dr. Micke geltend, eine Vollbahn Köln-Cassel würde mindestens 100 Millionen Mark kosten, und bei Verausgabung einer so grossen Summe für diesen einen Zweck würde für andere, dringlichere Linien sowohl in jenem, wie in anderen Landestheilen nichts übrig bleiben. Zu Gunsten einer solchen Bahn, die doch verhältnissmässig nur eine Luxusbahn sei, könnten nicht andere wichtigere Bahnen zurückstehen. Ueberdies sei auf die Möglichkeit, dass die Vollbahn sich später als nothwendig herausstellen könne, bei der Aufstellung der Baupläne für die Nebenbahn nach Volkmarsen sorglich Rücksicht genommen. Auch der Umstand, dass die Interessenten den Bau der Vollbahn bei der Regierung beantragt hätten, könne die Regierung nicht veranlassen, die Bahn zu bauen. Sonst könne ja jeder mit einem Antrage dieser Art kommen und die Regierung würde dann alle möglichen Projekte auszuführen gezwungen sein. Die Privatinteressenten wollten zwar die Bahn selber ausführen, aber — der Lokalverkehr sei doch nicht gross und einträglich genug, um die Bahn rentabel zu machen, und wenn die Interessenten wirklich die Bahn bauten, würden die Interessenten sich voraussichtlich sehr bald genöthigt sehen, die Sache einzustellen. Auch der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten nahm das Wort. Die Vollbahn Köln-Cassel sei ja allerdings „wünschenswerth", aber man könne nicht alles ausführen, was wünschenswerth sei. Wenn ein wirkliches Verkehrsbedürfniss oder ein militärisches Bedürfniss für die betreffende Bahn bestünde, dann sei es zweifellos, dass die Bahn alsdann bei dem Bau auf grosse Leistungen eingerichtet werden müsste. Und diesem Umstand entgegen stehe vor allem der Bau der Linie durch Private. Rentiren könne sich dieselbe auch nicht durch den Lokalverkehr, sondern nur durch den Durchgangsverkehr. Der Staat werde sich aber hüten, diesen Durchgangsverkehr Privaten zu überlassen. Sicher sei es doch, dass die neue Route anderen bestehenden Staatsbahnstrecken Konkurrenz machen würde. Wenn es sein müsste, würde der Staat sich dadurch allerdings nicht hindern lassen, die neue Linie zu bauen, aber eine solche Nothwendigkeit läge z. Zt. nicht vor. Er bitte im Interesse des Landestheils dringend, nicht bei dieser Sachlage die vorgeschlagene Nebenbahn nach Volkmarsen abzulehnen. Man könne dieselbe um so eher genehmigen, als diese Nebenbahn, so wie sie geplant sei, dem Projekt Köln-Cassel nicht präjudizire. Anderenfalls würde die Regierung die Nebenbahn überhaupt nicht vorgeschlagen haben. — Die Genehmigung der Nebenbahn nach Volkmarsen erfolgte übrigens mit grosser Mehrheit. Ein Antrag des Dänen Lassen auf Bau einer Nebenbahn auch noch von Station Tingleff (Schleswigsche Hauptbahn) nach Sonderburg wurde sofort zurückgezogen, als der nat.-lib. Abg. Mithoff einfachen Uebergang zur Tagesordnung über diesen Antrag vorschlug. Fast debattelos wurden sodann die in der Vorlage aufgeführten Anlagen zweiter Geleise, sowie Bahnhofsbauten genehmigt, ebenso der Abschnitt Beschaffung neuer Betriebsmittel und die Ausführungsparagraphen.

Bei der dritten Berathung wurden die Beschlüsse zweiter Lesung angenommen mit der einzigen Aenderung, dass in § 1 I zwischen den Worten „von Fordon" und „nach Schönsee" nach einem Antrage des Abg. von Czarlinski eingefügt wurde „mit südlicher Umgehung von Kulmsee".

Personentarife.

Im Deutschen Handelstag ist bekanntlich die Frage, ob die Personentarife herabzusetzen seien, so kühl besprochen worden, dass man wohl ersah, es sei dieser Körperschaft weit mehr an einer Herabsetzung der Gütertarife gelegen. Noch deutlicher hat sich der am 22. Mai d. J. zusammengetretene Ausschuss des Centralverbandes Deutscher Industrieller ausgesprochen, welcher folgende Resolution annahm: „Der Ausschuss des Centralverbandes kann ein durchgreifendes Bedürfniss für eine allgemeine Ermässigung der Personentarife nicht anerkennen. Der Ausschuss erklärt, dass die Ermässigung der Gütertarife, insbesondere an erster Stelle für Rohprodukte, nicht minder aber auch die für Stückgüter, welche durch das Bestehen nur einer Stückgutklasse zum grossen Theil in der Fracht benachtheiligt sind, für die Erwerbsthätigkeit, insbesondere für die Stärkung der Konkurrenzfähigkeit der Deutschen Industrie auf dem internationalen Markte, von weit grösserer Bedeutung ist. Der Ausschuss kann demgemäss die vorliegenden Vorschläge in betreff der Ermässigung der Personentarife nicht billigen, da nach seiner Ueberzeugung deren finanzielle Rückwirkung eine Ermässigung der Gütertarife hinausschieben oder erschweren wird. Was insbesondere die IV. Wagenklasse betrifft, so hält der Ausschuss dafür, dass der Wegfall derselben auf denjenigen Linien, wo sie eingeführt ist, in die bestehenden Gewohnheiten der Betheiligten störend und verletzend eingreifen würde."

Betriebsergebnisse im Monat April d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat April d. J. ergibt für die 68 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 533,07 Kilometer, folgendes: Im Monat April d. J. war die Einnahme aus allen Verkehrszweigen auf 1 km Betriebslänge bei 43 Bahnen mit zusammen 29 367,08 km höher und bei 25 Bahnen mit zusammen 7 165,99 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende April d. J. war dieselbe auf 1 km Betriebslänge bei 48 Bahnen mit zusammen 29 448,10 km höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 7 084,97 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staat für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende April d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 22 859 900 ℳ (15 405 000 Mark Stammaktien, 2 454 900 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 5 000 000 ℳ Prioritätsobligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 118,83 km, so dass auf je 1 km 192 375 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende April d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 508 017 829 ℳ (255 321 500 ℳ Stammaktien, 70 307 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 182 389 329 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 2 937,99 km, so dass auf je 1 km 172 913 ℳ entfallen.

Eröffnet wurden am 1. April d. J. die Strecken Schöneberg-Potsdamer Bahnhof in Berlin 2,27 km (Königliche Eisenbahndirektion Berlin), Rath (Rh.)-Ratingen 1,70 km, Elberfeld-Kronenberg 10,60 km (Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld), sowie ein Geleise für den Güterverkehr nach der Warthe bei Küstrin 0,65 km (Königliche Eisenbahndirektion Bromberg).

Bahnpolizeiliche Beaufsichtigung von Privatgeleisen.

Durch den Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 22. Dezember 1882 ist u. a. bestimmt worden, dass die bahnpolizeiliche Beaufsichtigung des Baues und Betriebes von Privatgeleisen, welche an eine dem öffentlichen Verkehre dienende Eisenbahn anschliessen, nicht mehr den Eisenbahn-Aufsichtsbehörden oder den Königlichen Eisenbahndirektionen, sondern den Landes-Polizeibehörden bezw. den Bergbehörden obliegen soll. Später ist dann der Ausdruck „Landes-Polizeibehörden" dahin erläutert, dass unter denselben alle Behörden der allgemeinen Polizei im Gegensatze zur Eisenbahn- und Bergpolizei zu verstehen sind. Nachdem infolge dessen die Mitwirkung der Eisenbahnbehörden bei der Beaufsichtigung des Baues und Betriebes der Privat-Anschlussgeleise aufgehört hat, ist nach dem „Berl. Act." neuerdings die Frage, ob es zweckmässig und angänglich erscheine, eine solche Mitwirkung wieder anzuordnen, zum Gegenstande der Erörterung zwischen den

Herren Ministern der öffentlichen Arbeiten und des Innern gemacht worden. Beide haben vereinbart, dass künftig eine Unterstützung der Behörden der allgemeinen Polizeiverwaltung durch die Eisenbahnbehörden hinsichtlich aller der Privatgeleise einzutreten habe, welche von der Verwaltung der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, an die sie angeschlossen sind, selbst betrieben werden. Die Unterstützung soll in der Weise erfolgen, dass die betreffenden Eisenbahnbehörden auf Ansuchen der ordentlichen Polizeibehörden die Baupläne und die fertig gestellten Geleisanlagen prüfen, sich über die eisenbahntechnischen Vorschriften etwaiger Entwürfe von Polizeiverordnungen gutachtlich äussern und die Geleise in eisenbahntechnischer Beziehung fortlaufend beaufsichtigen, während die Festsetzung von Strafen auf Grund derartiger Polizeiverordnungen, der Erlass polizeilicher Verfügungen und die Anordnung von Zwangsmaassregeln gegen die Eigenthümer der Geleise den ordentlichen Polizeibehörden verbleiben. Diejenigen Privatgeleise, welche auf Grund des § 135 des Allgemeinen Berggesetzes vom 24. Juni 1865 hergestellt werden und nach § 196 a. a. O. der Beaufsichtigung durch die Bergbehörden unterliegen, werden durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Mecklenburgischer Landes-Eisenbahnrath.

Am 12. d. Mts. wird der Landes-Eisenbahnrath von Mecklenburg wiederum zu einer Sitzung zusammentreten. Unter den von der Regierung gemachten Vorlagen befinden sich die Ausnahmetarife für Massensendungen, wie z. B. Düngemittel, Rüben, Kohlen usw., dann aber auch die Personentarife, über deren Ermässigung bekanntlich neuerdings viel verhandelt worden ist. Dem Vernehmen nach sind über diesen Gegenstand die eingehendsten Nachforschungen und Vergleichungen angestellt worden, welche dem Landes-Eisenbahnrath rechnungsmässig geordnet zugehen werden. Es spielen dabei, wie sich zeigt, die finanziellen Rücksichten eine erhebliche Rolle, und es erscheint doch fraglich, ob in einem Lande wie Mecklenburg die Einbusse, welche die Herabsetzung der Tarife mit sich bringt, durch einen stärkeren Reiseverkehr ausgeglichen werden könnte.

Mommenheim-Saaralben-Saargemünd.

Der Bundesrath ertheilte in der am 30. v. Mts. abgehaltenen Plenarsitzung dem vom Reichstage angenommenen Gesetzentwurfe für Elsass-Lothringen wegen Feststellung eines Nachtrags zum dortigen Landeshaushalts-Etat für 1891/92 (Bau einer Eisenbahn von Mommenheim nach Saaralben und Saargemünd) die Zustimmung.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist auf der Strecke Berlin (Pankow)-Oranienburg das neu erbaute 2. Geleise in Betrieb genommen worden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 28. v. Mts. ist nach erfolgter landespolizeilicher Abnahme das neuerbaute 2. Geleis auf der Strecke Wasserleben-Vienenburg dem Betriebe übergeben worden.

Bayerische Staatsbahnen. Am 1. d. Mts. sollte voraussichtlich die Lokalbahn Forchheim-Ebermannstadt dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Ausser der Endstation Ebermannstadt sind die Haltestellen Pinzberg, Gosberg und Pretzfeld für Güterabfertigung eingerichtet, während die Halteplätze Siegritzau und Wiesenthau sowie die zunächst nur als Halteplatz zu eröffnende Haltestelle Kirchehrenbach nur dem Personenverkehre dienen.

Lokalbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim. Die Strecke Heidelberg-Edingen wird am 6. d. Mts. für den Personen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet werden (vergl. Bekanntmachung in Nr. 43 S. 428 d. Ztg.).

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. Mai d. J. ist in Gnadenfrei eine selbständige Güter-Abfertigungsstelle eingerichtet worden.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Berlin-Halle gelegene Station Tempelhof Rangirbahnhof für den Personenverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Die Abfertigungsbefugnisse der an der Bahnstrecke Coblenz-Wetzlar belegenen Haltestelle Rupbach, welche bisher auf den Wagenladungs-Güterverkehr beschränkt sind, werden vom 1. Juli d. J. ab auf den Fracht-Stückgutverkehr ausgedehnt.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnstrecke Colmar-Münster zwischen den Stationen Türkheim und Walbach gelegene Haltepunkt St. Gilgen ist am 1. d. Mts. für den beschränkten Personenverkehr eröffnet worden.

Württembergische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. sind die Lokalzug-Haltepunkte Nettingen, Oberesslingen, Zell, Faurndau, Salach, Kuchen an der Linie Stuttgart-Ulm für den beschränkten Personenverkehr eröffnet worden.

Ferner wurde der zwischen den Stationen Ludwigsburg und Beihingen belegene Haltepunkt Favoritepark für den Personenverkehr und der zwischen Tübingen und Kirchentellinsfurth belegene Haltepunkt Lustnau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Projekte.

Der Bau einer elektrischen Bahn von Blankenburg a/H. nach Thale unter Benutzung der Blankenburger Elektrizitätswerke ist von Berliner Unternehmern beabsichtigt. Dem „Berl. Act." zufolge ist das Vorhaben soweit gefördert, dass in Kürze eine behördliche Prüfung desselben stattfinden soll.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Die auf den 26. d. Mts. einberufene Generalversammlung soll u. a. über die Aufnahme einer Anleihe von 380 000 M. behufs Erweiterung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel sowie Tilgung einer schwebenden Schuld Beschluss fassen.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath schlägt vor, auf die Stammaktien $9^1/_{30}$ % und auf die Prioritätsaktien $8^1/_{30}$ % Dividende zur Vertheilung zur bringen.

Cronberger Eisenbahn.

Die Einnahmen betrugen im Jahre 1890 zusammen 145 182 M. (gegen 132 845 M. im Vorjahre) und die Ausgaben 93 932 (81 229) M. Der Ueberschuss stellt sich auf 23 446 (26 220) M. Die Prioritäten erhalten 5 % Dividende; ausserdem werden auf rückständige Dividenden aus früheren Jahren 2 % nachgezahlt. In der am 3. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde die Aufnahme von 100 000 M. Prioritäten behufs Vermehrung und Vervollständigung der Betriebsmittel beschlossen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

In der Generalversammlung wurde beschlossen, 4 % Dividende zu vertheilen und das Grundkapital der Gesellschaft durch Ausgabe von weiteren 2 400 000 M. Prioritäts-Stammaktien zu erhöhen. Die Prioritäts-Stammaktien erhalten $4^1/_2$ % Dividende.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Im Jahre 1890 betrug die Mehreinnahme 35 629 M., während sich die Betriebskosten von 284 496 M. im Jahre 1889 auf 322 353 M. erhöhten. Von der Mehreinnahme entfallen auf den Personenverkehr etwa 17 970 M., auf den Güterverkehr etwa 19 778 M. und auf sonstige Quellen etwa 2 119 M. Der Verkehr der Ahrensböcker Nebenbahn hat sich fortgesetzt günstig entwickelt. Die Betriebsausgaben betrugen in Hundertheilen der Einnahme 67,84 gegen 66,01 % im Vorjahre, haben sich mithin um 1⅓ % erhöht. Der Ueberschuss stellte sich einschl. eines Vortrages aus dem Vorjahre in Höhe von 4 433 M. auf 135 745 M. Hiervon waren zunächst zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihen 87 443 M. zu verwenden, so dass nach Abzug der Eisenbahnsteuer von 421 M. und der Rücklage in den Reservefonds von 2 415 M. ein reiner Ueberschuss von 45 465 M. verbleibt. Der Zuschuss der Regierungen zur Verzinsung und Tilgung der von denselben garantirten Prioritätsanleihen betrug 53 348 M., wofür dieselben Aktien Littr. B erhielten. Als Dividende gelangen laut Beschluss der Generalversammlung, wie wir bereits in Nr. 42 S. 413 d. Ztg. mittheilten, 1¾ % auf die Aktien Littr. A (gegen 1⅓ % im Jahre 1889) zur Vertheilung.

Saal-Eisenbahn.

Im Jahre 1890 hat in den gesammten Verkehrszweigen, im Personen- wie im Güterverkehre, eine Zunahme stattgefunden, welche allerdings zum grössten Theil auf die am 1. Oktober 1889 eröffnete Orlabahn entfällt. Demzufolge haben sich die Einnahmen um rund 72 000 M. erhöht, von welchem Betrage etwa 50 000 M. der Orlabahn entstammen. Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht wurden im Jahre 1890 vereinnahmt 1 310 638 M. (hiervon aus dem Personenverkehr 509 220 M. und aus dem Güterverkehr 629 578 M.), und verausgabt 832 127 Mark; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 478 511 M. Nach Rücklagen in die Reserven verbleibt ein verfügbarer Ueberschuss von 466 008 M., von welchen zur Verzinsung der Schuldverschreibungen und sonstiger Darlehen 126 408 M., zur Zahlung nicht festgesetzter Gewinnantheile 10 174 M., zur Zahlung der Staatseisenbahnsteuer bezw. Staatsgewerbesteuer 8 224 M. und zur Zahlung einer Dividende von 4¾ % auf die Prioritäts-

Stammaktien 320 625 *M.* zu verwenden sind, während der Rest von 577 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Der Bericht erwähnt der vollkommen durchgeführten Konversion der 4 % Anleihe von 1890 und der Aufnahme der neuen $3^1/_2$ % Schuld. Der Beschluss, durch einen Bau von 3 400 m die Orlabahn mit der Bahn Gera-Eichicht in Oppurg in Verbindung zu bringen, ist nicht durchgeführt, weil Hochwasser störend dazwischentrat; mit dem eigentlichen Bau hofft man im Herbst 1891 oder Frühjahr 1892 zu beginnen. Das Hochwasser vom 24. und 25. November 1890 fügte der Bahn überhaupt enormen Schaden zu, theilweise war der Betrieb unterbrochen. Den Schaden berechnet die Verwaltung auf etwa 54 000 *M.*, den Entgang an Einnahmen auf 27 000 *M.*

Württemberg.

Der „Staatsanzeiger für Württemberg" brachte kürzlich unter der Rubrik „Eingesandt" folgende Mittheilung:

Am 31. Dezember 1890 bestieg auf dem Bahnhof Cannstatt ein Reisender den in der Einfahrt begriffenen Zug, ehe derselbe gehalten hatte. Die Königliche Bahnhofverwaltung Cannstatt erliess deshalb gegen den Reisenden wegen Einsteigens in einen in Bewegung befindlichen Zug auf Grund des § 61 des Bahnpolizeireglements eine auf eine Geldstrafe von 4 *M.* lautende polizeiliche Strafverfügung. Der angezogene § 61 des Bahnpolizeireglements besagt: „§ 61. Verbot des Ein- und Aussteigens während der Bewegung der Züge. Das Einsteigen in einen bereits in Gang gesetzten Zug, der Versuch, sowie die Hilfeleistung dazu, ingleichen das eigenmächtige Oeffnen der Wagenthüren oder Aussteigen, während der Zug sich noch in Bewegung befindet, ist verboten." Auf den rechtzeitig gestellten Antrag auf gerichtliche Entscheidung erkannte das Königliche Schöffengericht Cannstatt durch Urtheil vom 20. Januar d. J. auf Freisprechung, indem es ausführte: der § 61 des Bahnpolizeireglements stelle das Einsteigen in einen bereits in Gang gesetzten Zug und das Aussteigen aus einem Zug, welcher sich noch in Bewegung befinde, unter Strafe; der Angeklagte sei aber in einen noch in Bewegung befindlichen Zug eingestiegen und habe sich somit gegen das Verbot des § 61 nicht verfehlt. Leider wurde eine Berufung gegen dieses Urtheil nicht eingelegt und so ist man vor die Frage gestellt: hat das Urtheil wirklich Recht und ist das Gesetz so schlecht gefasst? Denn die Konsequenz, zu der dieses Urtheil führt, widerspricht nicht nur dem gesunden Menschenverstand, sondern auch der in der Ueberschrift des § 61 Bahnpolizeireglements zum Ausdruck gekommenen Absicht des Reglements, wonach das Ein- und Aussteigen während der Bewegung der Züge überhaupt verboten ist.

Schlafwagendienst Köln - Basel über Münster a. St.-Strassburg i/E.

Vom 1. d. Mts. ab verkehrt in den Nachtschnellzügen Nr. 96/87 vorläufig je ein zwischen Köln und Basel über Münster a. St. gehender Schlafwagen.

Der Preis der für diesen Schlafwagenverkehr zur Verausgabung gelangenden Zusatzkarten beträgt für die ganze Strecke Köln-Basel und Basel-Köln, ohne Unterschied, ob dieselbe ganz oder nur theilweise befahren wird, 10 *M.* für die I. und 8 *M.* für die II. Klasse. Der Vorverkauf der Zusatzkarten erfolgt nur durch die Fahrkarten-Ausgabestellen in Köln Hauptbahnhof und Basel Centralbahnhof und zwar gegen Entrichtung des tarifmässigen Preises, sowie einer Vormerkungsgebühr von 50 ₰ für jede Karte. In der letzten Stunde vor Abgang des Zuges und während der Fahrt erfolgt der Verkauf der Zusatzkarten ohne Vormerkungsgebühr durch den Schlafwagenwärter selbst. Was die telegraphische Vorausbestellung von Zusatzkarten anbetrifft, so gelten hierfür dieselben Vorschriften und Bedingungen, wie bei den sonstigen für Rechnung der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung betriebenen Schlafwagenkurse, mit dem Unterschiede jedoch, dass eine telegraphische Vorausbestellung nicht allein durch Vermittelung einer Station der Preussischen Staatsbahnen, sondern auch durch eine Station der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie der Pfälzischen Eisenbahnen erfolgen kann.

Pferdebahn Erkner-Rüdersdorf.

Der Bau einer Pferdebahn von Bahnhof Erkner nach Kalkberge Rüdersdorf ist dem Vernehmen nach gesichert. Das Anlagekapital von 120 000 *M.* soll bereits gezeichnet sein.

Aus der Schweiz.

Jura-Simplonbahn.

In der Sitzung vom 27. Mai d. J. genehmigte der Verwaltungsrath ohne Opposition den Geschäftsbericht, die Jahresrechnung und die Bilanz für 1890. Die Generalversammlung der Aktionäre ist auf den 19. Juni nach Bern einberufen behufs Genehmigung der Rechnung und Beschlussfassung über die Vertheilung der Dividenden. — Herr Direktor Dumur erstattete einen sehr einlässlichen Bericht über die neuen Studien in betreff des Simplondurchstichs und legte bezügliche detaillirte Pläne vor. Der gesammte Kostenvoranschlag beträgt 85 Millionen Francs. Endlich bewilligte der Verwaltungsrath einen Beitrag von 10 000 Frcs. für die Vorstudien der direkten Bahn Bern-Neuenburg unter der Bedingung, dass die Kantone und die Städte Bern und Neuenburg zu demselben Zwecke einen Beitrag von 40 000 Frcs. leisten. Der Staat Bern hat seinen Beitrag von 10 000 Frcs. bereits votirt.

Bahnfusion.

Ein Banksyndikat hat unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Verwaltungsräthe und Aktionäre der beiden Gesellschaften eine Fusion der Centralbahn und Jura-Simplonbahn vereinbart. Die hauptsächlichen Bestimmungen sind:

Die 104 000 Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn werden in Prioritätsaktien der fusionirten Gesellschaft mit $4^1/_2$ % Dividende umgewandelt. Je 4 Stück der 245 600 Stammaktien der Jura-Simplonbahn werden umgetauscht gegen eine Aktie der neuen Gesellschaft. Die neuen Aktien haben auf eine Minimaldividende von 35 Frcs. Anspruch.

Die 100 000 Centralbahnaktien werden in ebensoviel gewöhnliche Aktien der neuen Gesellschaft umgetauscht.

Für die 170 000 den Stammaktionären der Jura-Simplonbahn ertheilten Genussscheine würden neue Aktien kreirt, in der Weise, dass 16 Genussscheine auf eine Aktie kämen.

Elektrische Eisenbahn Sissach-Gelterkinden.

Am 19. Mai d. J. wurde diese 3,25 km lange Schmalspurbahn dem Betriebe übergeben. — Der Bau der Trasse bot keine besonderen Schwierigkeiten, da die grösste Steigung bloss 12 ‰ beträgt und die breite schöne Landstrasse zur Verfügung gestellt wurde. Da auch eine entsprechende Wasserkraft vorhanden war, konnte der elektrische Betrieb leicht eingerichtet werden. Die stromerzeugende Dynamomaschine leistet bei 600 Touren normal 700 Volts und 50 Ampères = 35 Kilowatts. Die Triebkraft wird von einer Niederdruckturbine geliefert. Die Stromleitung ist nach dem Sprague'schen System angeordnet; der Strom fliesst dann von der positiven Klemme in die Schienenleitung, von da durch die Räder der elektrischen Lokomotive in Umschalt- und Regulirapparate und die Elektromotorarmaturen. Die Rückleitung geschieht zum Theil durch den Kontaktdraht, zum Theil durch die mit ersteren in regelmässigen Instanzen verbundenen Speiseleitungen, welche auf Flüssigkeitsisolatoren montirt sind und längs der hölzernen Konsolträger hinlaufen. Der Kontaktdraht befindet sich 5 m über der Fahrbahn, er wird mit Hilfe von quer über die Strasse gezogenen Stahldrähten frei in der Luft schwebend erhalten. Der Fahrpark besteht aus einer elektrischen Lokomotive von 6 000 kg Gewicht, 4 Personenwagen und 4 Güterwagen. Die Lokomotive ist mit 2 Elektromotoren mit Serienwickelung ausgerüstet, von welchen jeder auf eine Radachse arbeitet. Die Zuggeschwindigkeit variirt von 15 bis 19 km in der Stunde. Die Fahrtaxen sind für einfache Fahrt II. Klasse auf 20 Cts. und für eine Hin- und Rückfahrt auf 35 Cts. angesetzt. Auch gelangen sogenannte Kilometerbillete für 100 km zum Preise von 6,30 Frcs. in II. und 4,20 Frcs. in III. Klasse zur Ausgabe. Das Anlagekapital dieser Bahn beträgt 380 000 Frcs.

Gotthardbahn.

Der Verwaltungsrath der Gotthardbahn hat am 22. Mai d. J. den Entwurf des Geschäftsberichts und die Jahresrechnungen für 1890 genehmigt, dem Erneuerungsfonds 933 842,53 Frcs. und dem Reservefonds 267 011,18 Frcs. zugewiesen, er beantragt bei der auf 27. d. Mts. anberaumten Generalversammlung, von dem verfügbaren Nettoertrage von 2 233 648,83 Frcs. 2 210 000 Frcs. oder $6^1/_2$ % des bezugsberechtigten Aktienkapitals als Dividende zu vertheilen und 23 648,83 Frcs. als Saldo auf das Jahr 1891 vorzutragen.

Nordostbahn.

Der Verwaltungsrath bewilligte einen Kredit von 169 600 Francs auf Baukonto der Nordostbahn für Erweiterung der Station Koblenz zum Zwecke der Einführung der Linie Koblenz-Stein.

Ankauf der Centralbahn-Aktien.

Die nationalräthliche Kommission beantragte bei dem Rathe einstimmig: 1. den Ankauf der 50 000 Centralbahn-Aktien; 2. die Abänderung des Gesetzes über das Stimmrecht des Bundes und der Kantone in Eisenbahngeschäften; 3. auf den Ankauf des gesammten Centralbahn-Unternehmens zur Zeit nicht einzugehen.

Thunerseebahn.

In der ausserordentlichen Aktionärversammlung ist folgendes beschlossen worden: 1. Die Thunerseebahngesellschaft

betheiligt sich beim Bau einer normalspurigen Zweigbahn Spiez-Frutigen mit einer Aktienübernahme bis auf 300 000 Frcs. 2. Zur Beschaffung der Geldmittel für diese Aktienbetheiligung, sowie für die von der Generalversammlung am 11. August 1890 beschlossene Aktienbetheiligung bei der Linie Spiez-Erlenbach ist der Verwaltungsrath ermächtigt, ein Hypothekardarlehen im zweiten Rang im Betrage von höchstens 800 000 Frcs., verzinsbar zu $4^1/_4$ % für das Jahr, aufzunehmen, wovon indessen der die ursprünglich vorgeschlagene Summe von 600 000 Frcs. übersteigende Betrag von 200 000 Frcs. für eine Aktienbetheiligung bei der Linie Konolfingen-Burgdorf in Aussicht genommen ist. Der Verwaltungsrath schlug im weiteren vor, die Beschlussfassung über die Frage der Aktienemission für die Erstellung der Linie Thun-Konolfingen mit Rücksicht auf das für diese Linie und die Thunerseebahn überhaupt hochwichtige Anschlussstück Konolfingen-Burgdorf und die am 5. Juli nächsthin stattfindende Volksabstimmung, betreffend das Eisenbahnsubventionsdekret, auf eine spätere Aktionärversammlung zu verschieben.

Aus England.

Betriebsergebnisse im Jahre 1890.

Das Jahr 1890 war für den Betrieb der Englischen Eisenbahngesellschaften kein günstiges; zwar haben mit Ausnahme der London, Chatham und Doverbahn, sowie der Südostbahn die anderen der 12 Englischen Hauptgesellschaften Mehreinnahmen aufzuweisen, die im Durchschnitt $3^1/_2$ % betragen, aber bei allen Gesellschaften ohne Ausnahme haben sich auch die Ausgaben erhöht, und zwar — abgesehen von der Grossen Ostbahn, der London und Südwestbahn, sowie der Mittellandbahn — mehr als die Einnahmen. Die Betriebsausgaben verzehrten infolge dessen im Durchschnitt $52^1/_3$ % der Einnahmen gegen nur $50^1/_2$ % im Vorjahre. Ausser den Betriebsausgaben stellten aber auch mit alleiniger Ausnahme der Grossen Westbahn die verschiedenen Lasten höhere Anforderungen als im Vorjahre an die Gesellschaften; infolge dessen erzielte auch nur eine Verwaltung, die Mittellandbahn, einen höheren Reinertrag als 1889. Bei allen übrigen Bahnen blieb er gegen das Vorjahr zurück. Dementsprechend vertheilte auch nur die Mittellandbahn einen höheren, die Grosse Ostbahn und die London, Chatham und Doverbahn einen gleichen, die anderen Bahnen aber einen niedrigeren Gewinn an die Antheilscheine als im Vorjahre. In Englischen Finanzkreisen ist man der Meinung, dass sich die Ausgaben auch im ersten Halbjahr 1891 noch weiter steigern und dadurch der Abschlagsgewinn heruntergedrückt werden würde; für das zweite Halbjahr aber gibt man die Hoffnung auf ein Sinken der Kohlenpreise nicht auf.

Im einzelnen sind die Betriebsergebnisse der 12 Hauptgesellschaften aus der folgenden Uebersicht zu ersehen:

Gesellschaft	Einnahmen	Betriebsausgaben	Lasten	Reinertrag	Gewinn der Antheilscheine 1890	1889
	£	£	£	£	%	%
Grosse Ostbahn. .	2 298 591	1 231 005	765 638	301 948	4	4
„ Nordbahn .	2 315 110	1 319 995	590 940	405 195	6	$6^1/_4$
„ Westbahn .	4 702 156	2 355 836	1 478 856	867 464	$7^3/_4$	8
Lancashire u. Yorkshire	2 266 503	1 260 745	602 361	403 397	$4^1/_2$	$4^3/_4$
London und Nordwestbahn . . .	6 303 677	3 323 519	1 393 250	1 591 908	$7^3/_4$	8
London und Südwestbahn . . .	1 874 554	999 265	429 837	445 452	$7^1/_4$	$7^1/_2$
London, Brighton u. Südküstenbahn	1 368 697	588 697	400 724	379 276	$9^3/_4$	10
London, Chatham und Dover . . .	788 268	400 111	205 621	182 536	$4^1/_2$	$4^1/_2$
Manchester, Sheffield und Lincoln	1 250 008	594 561	521 884	132 568	$4^3/_4$	$5^1/_2$
Mittellandbahn . .	4 694 694	2 456 386	1 097 507	1 140 801	7	$6^3/_4$
Nordostbahn . . .	3 863 445	2 141 285	746 298	975 862	$7^3/_4$	$8^1/_4$
Südostbahn . . .	1 274 122	618 489	343 696	311 937	$6^1/_4$	$6^3/_4$

Neuordnung des Güter-Tarifwesens der Eisenbahnen.

Behufs Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Neuordnung des Güter-Tarifwesens der Eisenbahnen (vergl. Nr. 30 S. 300 d. Ztg.) ist ein gemischter Ausschuss eingesetzt worden, zu dem das Haus der Lords und das Haus der Gemeinen je 5 Mitglieder abgeordnet haben, und zwar ersteres den Herzog von Richmond und Gordon, die Grafen Belmore und Camperdown, sowie die Lords Belper und Ibongton, Hanburg, Colman und Wodehouse. Unter den letzteren wurde später der Abgeordnete Colman, ein bekannter Senffabrikant, der eine feindliche Haltung gegen die Ansprüche der Eisenbahngesellschaften beobachtet und auch eine bezügliche Bittschrift dem Ausschusse unterbreitet hatte, auf Verlangen des Präsidenten der London und Nordwestbahn, Lord Stalbridge, durch einen anderen Abgeordneten ersetzt. Der Ausschuss erklärte sich bereit, alle Einwände und Vorschläge bezüglich der neuen Tarife entgegenzunehmen, vorausgesetzt, dass die Betheiligten ihre Bittschriften fünf volle Tage vor Zusammentritt des Ausschusses vorlegten. Von diesem Rechte haben 130 Personen Gebrauch gemacht, und zwar richten sich 30 Bittschriften gegen die Tarife der London und Nordwestbahn, 22 gegen diejenigen der Mittellandbahn, 14 gegen diejenigen der Grossen Nordbahn, je 10 gegen diejenigen der Grossen Ostbahn, sowie der London und Südwestbahn, endlich 8 gegen diejenigen der London, Chatam und Doverbahn. Von allgemeinen Gesichtspunkten sind nur wenige Bittschriften getragen.

Neue Linie Manchester-London.

Die Manchester, Sheffield und Lincolnshire - Eisenbahngesellschaft hat dem Parlament ein Konzessionsgesuch für eine Bahn von Annesley nach Quainton (150 km), vermittelst deren sie auf eigenen Schienen eine direkte Verbindung zwischen Manchester und London herstellen könnte, unterbreitet. Die jetzige Verbindung dieser beiden Städte über die Mittellandbahn ist 299 km, über die Grosse Nordbahn 327 km lang; trotzdem verspricht sich die Konzessionswerberin von der neuen Linie, die eine Länge von 334 km haben wird, Erfolg.

Urtheile des Reichsgerichts.

Entschädigung für eine Enteignung nach dem Strassengesetz vom 2. Juli 1875. Abtretung des Entschädigungsanspruchs. Ausgleichung der Nachtheile mit den dem Restgrundstücke aus dem Unternehmen entstehenden Vortheilen. Während, wie der Berufungsrichter zutreffend ausführt, durch die Bestimmungen des § 13 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 nicht nur die Voraussetzungen, unter welchen, sondern auch der Zeitpunkt, wann Entschädigung gefordert werden kann, festgesetzt worden, ist der Umfang der Entschädigung, sofern, was vorliegend nicht der Fall, das Strassengesetz nicht abweichende Bestimmungen enthält, wie bei anderen Entziehungen und Beschränkungen des Grundeigenthums lediglich nach dem Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 zu beurtheilen.

(Vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen Band II Seite 279, Band VIII Seite 239.)

Da im gegenwärtigen Falle nur ein Theil des Grundbesitzes der klägerischen Cedenten in Anspruch genommen ist, umfasst die Entschädigung gemäss § 8 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes zugleich den Minderwerth, welcher für den übrigen Grundbesitz durch die Abtretung entstanden ist. An diesem gesetzlichen Umfange der Entschädigung ist auch dadurch nichts geändert worden, dass die Betheiligten sich, wie es § 16 des Enteignungsgesetzes vorsieht, über den Gegenstand der Abtretung zum Zweck der sofortigen Abtretung des Eigenthums unter Vorbehalt nachträglicher Feststellung der Entschädigung geeinigt haben. Diese Einigung, wenn sie sich nicht zugleich auf die Entschädigung erstreckt, ersetzt nur die definitive Planfeststellung.

Der Anspruch auf Vergütung des Minderwerths des Restgrundstücks setzt nach § 8 Abs. 2 freilich voraus, dass zur Zeit der Abtretung das Trennstück und das Restgrundstück noch denselben Eigenthümer hatten. Dies trifft aber vorliegend zu, da die Auflassung der Restparzelle an D., wenn auch noch am selben Tage, so doch nach der Auflassung an die Beklagte stattgefunden hat. Da dem D. als Erwerber des Restgrundstücks ein Anspruch auf diesen Minderwerth, welcher nur einen Faktor des vollen Werths des entzogenen Grundstückstheils bildet, nicht zusteht, dieser vielmehr nur das Restgrundstück in seinem verminderten Werthe erwerben konnte, ist nicht erfindlich, wie die Veräusserung des Restgrundstücks an D. der Beklagten einen Grund bieten könnte, sich ihrer gegen die klägerischen Cedenten begründeten Entschädigungspflicht zu entziehen.

Stand hiernach den Cedenten ein Anspruch auf den Minderwerth des Restgrundstücks als Theil der Entschädigung für die entzogene Fläche gegen die Beklagte zu, so war der ganze Anspruch doch nicht am 24. September 1887, dem Tage der Cession, sondern frühestens am 6. Oktober 1887, dem Tage der Auflassung, und, sofern diese nicht auf Verlangen der Beklagten geschehen ist, am 1. November 1887, dem Tage der Freilegung, fällig. Die mangelnde Fälligkeit schloss indess ebensowenig als die damals noch nicht ermittelte Höhe des Anspruchs die Cessibilität desselben aus, da das Rechtsverhältniss, durch welches derselbe begründet wurde, schon mit der am 29. Juli 1887 erfolgten Offenlegung des Fluchtlinienplanes ent-

standen war. Die Brüder B. hatten damit einen Entschädigungsanspruch erworben, dessen Fälligkeit nicht blos von der Gemeinde, sobald diese die Abtretung verlangte (§ 13 Nr. 1 des Gesetzes), sondern auch von ihnen selbst, sobald sie die in Anspruch genommene Fläche von Gebäuden freilegten (§ 13 Nr. 2), herbeigeführt werden konnte.

Dem Klageanspruch steht auch nicht der von der jetzigen Klägerin der Beklagten ertheilte Revers vom 6. Oktober 1887 entgegen. Nach der Feststellung des Berufungsrichters hatte Klägerin sich in demselben verpflichtet, für jeden Nachtheil aufzukommen, welcher der Stadtgemeinde aus der früheren Entgegennahme der Auflassung entstehen könnte, und daraus keinerlei Ansprüche auf frühere Zahlung der Entschädigungssumme oder von Zinsen machen zu wollen. Die Auslegung des Berufungsrichters, dass dieser Revers nur die Fälligkeit des Anspruchs regele, erscheint nicht rechtsirrthümlich, findet vielmehr ihre Bestätigung in der durch § 13 Nr. 1 und 2 verschieden bestimmten Fälligkeit. Welche Nachtheile der Stadtgemeinde aus der früheren Auflassung entstanden sein sollen, ist nicht erfindlich; ein Anspruch auf Zinsen ist aber von der Klägerin nicht vom Tage der Auflassung (§ 13 Nr. 1), sondern erst vom Tage der Freilegung (§ 13 Nr. 2) geltend gemacht.

Eventuell will Beklagte auf den Minderwerth des Restgrundstücks den Vortheil verrechnen, den dasselbe durch die Verbreiterung der Schrotdorfer Strasse erlangt haben soll. Dem Berufungsrichter ist indess aus den in dem Urtheil des Reichsgerichts vom 9. November 1887 V. 192/87 (abgedruckt bei Gruchot Band XXXII Seite 716) ausgeführten Gründen darin beizutreten, dass eine Anrechnung wenigstens solcher Vortheile, welche gleichmässig für alle benachbarten Grundstücke eintreten, weder im Enteignungsgesetz noch im Strassengesetz begründet ist. Dass aber durch die Strassenverbreiterung gerade für das Grundstück Breiteweg 126 besondere Vortheile entstanden wären, welche zu einer niedrigeren Feststellung des Minderwerths des Restgrundstücks führen könnten, ist vom Berufungsrichter nicht festgestellt.

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 11. März 1891 in der Sache Stadtgemeinde Magdeburg w. Aktiengesellschaft für Grunderwerb zu Magdeburg.)

Berechnung der Entschädigung für den Minderwerth des dem Grundbesitzer bei der Enteignung verbliebenen Restgrundstückes. Die mit der Anschlussrevision erhobenen Angriffe gehen von folgenden Sätzen aus: 1. dass bezüglich des Minderwerths des Restgrundstücks nur die durch die Enteignung selbst, nicht die durch die Anlage, für welche die Enteignung erfolgt, entstehenden Schäden in Betracht gezogen werden dürften, während es sich hier nur um durch die Eisenbahnanlage und den Eisenbahnbetrieb verursachte Schäden handle; 2. dass für die in Rede stehenden Nachtheile deshalb keine Entschädigung zu leisten sei, weil sie auch alle anderen benachbarten Grundstücke, von denen nichts enteignet sei, treffen, und weil auch das klägerische Grundstück, wenn nichts von ihm weggenommen worden und die Eisenbahn an ihm vorbeigeführt worden wäre, dieselben Nachtheile erleiden würde.

Was den ersten Satz betrifft, so ist er zwar früher aufgestellt, aber längst als unrichtig aufgegeben und in konstanter Rechtsprechung anerkannt worden, dass auch die durch die Anlage und das Unternehmen herbeigeführten Nachtheile mit zu berücksichtigen sind, weil gerade der Grundbesitzer erst durch die Enteignung genöthigt worden ist, sich diese Anlage und den mit derselben in Verbindung stehenden Betrieb gefallen zu lassen. Vergl. Eger, 1, S. 194 II. Von dem zweiten Satze ist nur soviel richtig, dass in jedem einzelnen Falle der Kausalnexus zwischen der Enteignung bezw. der Anlage oder dem Betriebe derselben und dem entstehenden Nachtheile erwiesen sein muss, und dass solche Nachtheile nicht zu berücksichtigen sind, bei welchen es an diesem ursächlichen Zusammenhange fehlt. Aber nachdem einmal der vom Ober-Landesgericht in Bezug genommene erste Richter mit hinreichender Begründung den Zusammenhang zwischen den in Rede stehenden Nachtheilen und der Anlage, bezw. dem Betriebe der Eisenbahn festgestellt hat, kann die sich daran knüpfende Entschädigungspflicht des Unternehmers nicht durch den Hinweis auf die blosse Möglichkeit, dass die Eisenbahn auch ohne Enteignung eines Theiles des klägerischen Grundstücks an diesem Grundstücke hätte vorbeigeführt werden können, beseitigt werden. Es wird hier Bezug genommen auf die Entscheidungen des Reichsgerichts, Bd. 13 S. 246.

(Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 24. März 1891 in der Sache J. u. Gen. w. Preuss. Eisenbahnfiskus [linksrheinische Eisenbahndirektion in Köln].)

Eisenbahn-Kartenwerke.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands, bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Zum Preis von 5 *M.* durch die Königliche Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin SW., Kochstrasse Nr. 68/70 zu beziehen.

Diese soeben in neuer Auflage für 1891 erschienene, von uns bereits mehrfach eingehend besprochene treffliche Karte hat gegen das Vorjahr wieder durch Aufnahme der neueröffneten Linien und Stationen sowie der inzwischen durch Landesgesetze oder durch Konzessionen zum Ausbau genehmigten und der zur Herstellung aus Staatsmitteln in Aussicht genommenen Eisenbahnprojekte eine Erweiterung erfahren. Ausserdem sind diejenigen Eisenbahnen, welche neuerdings in den Besitz und Betrieb des preussischen Staates übergegangen sind, sowie die zu Bahnen untergeordneter Bedeutung erklärten bisherigen Hauptbahnen und die in Hauptbahnen umgewandelten bisherigen Bahnen untergeordneter Bedeutung in entsprechend veränderter Farbe und Form zur Darstellung gebracht worden.

Soweit es der Raum irgend gestattete, haben in der Karte sämmtliche Eisenbahnstationen, sowie die Entfernungen und stärksten Neigungen zwischen den einzelnen Knotenpunkten der Bahnlinien Aufnahme gefunden.

Personalnachrichten.

Der vormals Bayerische Staatsbau-Praktikant Karl **Kuntzen** ist zum Kaiserlichen Eisenbahn-Baumeister bei der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Am 15. Juni 1891 gelangen nachfolgend genannte Personenhaltestellen zur Eröffnung, u. z.:

zwischen den Stationen Rokycan und Chrast:

„Klabawa Eipowitz,"

zwischen den Stationen Pilsen und Nürschan:

„Weipernitz,"

zwischen den Stationen Nürschan und Staab:

„Chotieschau Mantau,"

zwischen den Stationen Staab und Stankau:

„Hradzeu" und „Holleischen" und endlich

zwischen den Stationen Blisowa und Taus:

„Milawetsch."

Die einschlägigen Fahrpreise und sonstigen Bestimmungen sind aus den in sämmtlichen Stationen und Haltestellen affigirten diesbezüglichen Kundmachungen zu entnehmen.

Prag, am 1. Juni 1891. (1098)
Die Betriebsdirektion.

2. Güterverkehr.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg. Für die Beförderung von Eichenstammholz in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür von Passau (Donaulände) nach Köln-Deutz B. M., Station des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld, tritt vom 1. Juli. d. J. ab ein Ausnahmefrachtsatz von 1,97 *M.* für 100 kg in Kraft.

Erfurt, den 6. Juni 1891. (1099)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau- und Frankfurt a/M.-etc. Bayerischer Verkehr. Der im Bereich der Preussischen Staatseisenbahnen bestehende Stückgutausnahmetarif wird mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J nunmehr auch bezüglich der in denselben aufgenommenen „Metalle und Metallwaaren Holzwaaren aller Art, Stäbe und Brettchen, Schachteln aus Holz" auf den Verkehr mit den Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen.

Frankfurt a/M., den 3. Juni 1891. (1100)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Im Bereich der Hefte 4b bis 9b des **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs** kommen für den Verkehr mit der Station Huy (Nord) Corphalie der Belgischen Nordbahn vom 5. Juni d. J. ab die Sätze der Station Amay an Stelle derjenigen von Huy (Nord) zur Anwendung. Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis zum 15. Juli d. J. in Geltung.

Strassburg, den 1. Juni 1891. (1101)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 1. Juli dieses Jahres ab wird die Station Grevenbrück des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 1 der Ausnahmetarife für den direkten Güterverkehr von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und Grajewo zur Ausfuhr nach Russland aufgenommen.
Die vollen Frachtsätze betragen für 100 kg in Mark:

Entfernung km	Nach Eydtkuhnen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, von	Ausnahmetarif 1 — I. Kategorie: unter 5 000 kg	I. Kategorie: à 5 000 kg	I. Kategorie: à 10 000 kg	II. Kategorie: unter 5 000 kg	II. Kategorie: à 5 000 kg	II. Kategorie: à 10 000 kg	III. Kategorie: unter 5 000 kg	III. Kategorie: à 5 000 kg	III. Kategorie: à 10 000 kg
1 282	Grevenbrück zur Ausfuhr a) nach den nördlich oder westlich der Linie Brest-Minsk-Smolensk-Wjäsma-Moskau gelegenen Russischen Stationen	6, 24	3, 92	3, 27	6, 24	3, 14	2, 62	6, 24	2, 76	2, 30
	b) nach den östlich oder südlich der bezeichneten Linie gelegenen Russischen Stationen	4, 08	3, 59	3, 11	3, 41	3, 02	2, 63	2, 99	2, 65	2, 31
Entfernung km	**Nach Grajewo, Station der Ostpreussischen Südbahn, von**									
1 261	Grevenbrück zur Ausfuhr a) nach der Station Bialystock der Russischen Südwestbahn, b) nach den östlich oder südlich der Linie Brest-Minsk-Smolensk-Wjäsma-Moskau gelegenen Russischen Stationen	4, 08	3, 59	3, 11	3, 41	3, 02	2, 63	2, 99	2, 65	2, 31

Zuschläge werden zu den vorstehenden Frachtsätzen nicht erhoben.
Bromberg, den 2. Juni 1891. (1102)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Die im Hannover-Bayerischen Verbands-Güterverkehr (s. Tarifhefte Nr. 1 und 2) seither gültigen Stückgut-Ausnahmefrachtsätze für unedle Metalle, Metall- und Holzwaaren treten vom 1. Juli d. J. an ausser Wirksamkeit und es kommen dafür von diesem Zeitpunkte an die gegenwärtig bestehenden Ausnahmefrachtsätze für die landwirthschaftlichen Stückgüter (Düngemittel etc.) — s. Ausnahmetarif 9 bezw. 1 — in Anwendung.
Hannover, den 1. Juni 1891. (1103)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt am Main und Magdeburg. Am 15. Juni d. J. treten in dem oben bezeichneten Verkehre für die Beförderung von Steinsalz in Ladungen von mindestens 10 000 kg von den diesseitigen Stationen Baalberge und Bernburg nach den Stationen Biebrich, Griesheim (chemische Fabrik), Höchst a. M., Mühlheim a. M. und Offenbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Ueber deren Höhe ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen auf Wunsch Auskunft.
Magdeburg, den 5. Juni 1891. (1104)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. August d. J. kommen folgende Ausnahmefrachtsätze in Wegfall:
I. Im Verkehr mit den Stationen der früheren Unterelbeschen Eisenbahn die Frachtsätze der Ausnahmetarife
R. S. T. U. V. des diesseitigen Lokalgütertarifs vom 1/4. 90,
28—31 des Gütertarifs Hannover-Altona vom 1/1. 89,
19—22 des Gütertarifs Hannover-Berlin vom 15/7. 89,
22—26 des Gütertarifs Hannover-Erfurt vom 1/1. 87,
23—26 des Gütertarifs Hannover-Frankfurt vom 15/8. 88,
13—16 des Gütertarifs Hannover-Elberfeld vom 1/11. 89,
10—13 des Gütertarifs Hannover-Köln (linksrh.) vom 1/2. 89,
19—22 des Gütertarifs Hannover-Köln (rechtsrh.) vom 1/6. 87,
23—26 des Gütertarifs Hannover-Oldenburg vom 1/1. 91,
12—15 des Niederdeutschen Gütertarifs vom 1/11. 87,
12—16 des Norddeutschen Gütertarifs vom 1/2. 90,
für sämmtliche daselbst genannte Artikel.
II. Im Gütertarife Hannover-Altona vom 1/1. 89
a) die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 32 für sämmtliche daselbst genannte Artikel im Verkehre zwischen den früheren Unterelbeschen Stationen einerseits und den Stationen der früheren Westholsteinischen und Holsteinischen Marschbahn andererseits;
b) die Frachtsätze der Ausnahmetarife 7 und 8 für Petroleumäther, rohe Baumwolle, Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten für den Verkehr zwischen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Flensburg, Hadersleben, Kiel, Schleswig, Neumünster, Rendsburg, Berlin;
c) die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 für Düngemittel, Felle, Häute, Kaffee, Kaffeesurrogate und Zucker für den Verkehr zwischen Bremen und Hamburg H.
III. Im Gütertarife Altona-Oldenburg vom 15/10. 85 die Frachtsätze der Ausnahmetarife 3 und 5 für Petroleumäther, rohe Baumwolle, Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten.
Die bezeichneten Artikel werden vom 1. August d. J. an, sofern nicht für einige derselben anderweite Ausnahmefrachtsätze bestehen, nach den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen abgefertigt.
Das Nähere ist aus den demnächst erscheinenden Tarifnachträgen zu ersehen bezw. bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfragen.
Hannover, den 5. Juni 1891. (1105)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit finden die Sätze des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter, sowie des Ausnahmetarifs für den Versand von Frachtstückgütern zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auch auf solche, diesen Ausnahmetarifen angehörende, bisher ausgeschlossene Gegenstände Anwendung, welche wegen ihres aussergewöhnlichen Umfanges in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können.
Erfurt, den 4. Juni 1891. (1106)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom heutigen Tage ab wird die Station Boussu der Belgischen Staats-Eisenbahn mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 6 für Roheisen aufgenommen.
Gleichzeitig wird das Waarenverzeichniss zum Ausnahmetarif Nr. 14 für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. über die Belgischen Seehafen- und Kanalstationen und den Hafen Terneuzen durch Aufnahme der Artikel „eiserne Ketten, Nägel und Kochheerdplatten“ erweitert und die für die Artikel „Nieten, Schrauben und Muttern“ bestehende Beschränkung „für Schiffs- und Brückenbau“ aufgehoben.
Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinische).
Köln, den 4. Juni 1891. (1107)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rohseideverkehr zwischen Crefeld einerseits und Zürich andererseits. Die Frachtsätze für die Beförderung von Rohseide und Cocons zwischen Crefeld und Zürich (Tarif vom 1. März 1880) treten am 1. August d. J. ausser Kraft. Von diesem Tage ab finden die in dem Heft I des Gütertarifs für den Norddeutsch-Schweizerischen Verkehr vom 1. November 1890 für die genannte Verkehrsbeziehung enthaltenen höheren Frachtsätze Anwendung.
Köln, den 5. Juni 1891. (1108)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1891 gelangen in den Staatsbahn-Gütertarifen **Bromberg-Berlin und Bromberg-Breslau** ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Flachs in Wagenladungen im Verkehr von Königsberg i. Pr. Ostbhf., Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, nach den Schlesischen Grenzstationen: Liebau, Halbstadt, Mittelwalde, Ziegenhals und Jägerndorf für Durchgangssendungen nach Oesterreich zur Einführung. Die Frachtsätze sind bei unserem Tarifbüreau und der Güter-Abfertigungsstelle zu Königsberg i. Pr. zu erfahren.

Bromberg, den 5. Juni 1891. (1109)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Für die Beförderung von Getreide etc. in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Brest-Cholmer-, Warschau-Terespoler- und Siedletz-Malkiner Bahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel zur seewärtigen Ausfuhr treten mit Gültigkeit vom 8/20. Juni d. J. direkte Spezialtarife in Kraft. Druckexemplare sind zum Stückpreise von 10 ₰ auf den genannten Deutschen Stationen käuflich zu haben.

Direktion. (1110 H&V)

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1891 kommt, unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifs vom 20. Oktober 1885, ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. ab Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.) und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, sowie ab Lauterburg-Hafen, Ludwigshafen und Mannheim nach Belfort transit zur Einführung. Preis 0,25 ℳ.

Weitere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen und das Verbands-Abrechnungsbüreau in Strassburg i. E.

Strassburg, den 1. Juni 1891. (1111)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch - Thüringischer Verband. Vom 15. Juni d. J. ab kommen für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Ammendorf, Kötschau, Markranstädt, Merseburg und Weissenfels nach Grosszschocher Sächs. Staatsb. Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung; nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 5. Juni 1891. (1112)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Preussisch-Sächsische Vieh- etc. Verkehre. Mit sofortiger Gültigkeit ist folgende Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften zu B III A zur Durchführung gelangt:

„Werden in Ermangelung eines Etagewagens mehrere gewöhnliche Viehwagen gestellt, so wird die Fracht für die Hälfte des Flächenraumes der verwendeten Wagen, mit der unter B III A 1 der allgemeinen Tarifvorschriften bestimmten Abrundung, auf Grund der Tarifsätze für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden berechnet."

Dresden, am 4. Juni 1891. (1113)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Zum Breslau-Sächsischen Vieh- etc. Tarif sowie zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau und der Breslau-Warschauer Bahn einerseits und den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Elberfeld, Frankfurt a. M., Hannover, Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), Magdeburg und der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits tritt fortan nachstehende Bestimmung in Kraft:

„Werden in Ermangelung von Wagen mit mehreren Böden zwei oder mehrere gewöhnliche Wagen gestellt, so wird die Fracht für die Hälfte des Flächenraumes der verwendeten Wagen nach den Tarifsätzen für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden berechnet."

Breslau, den 6. Juni 1891. (1114)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer - Steinkohlenverkehr. Von den Frachtsätzen der Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen, Koks und Brikets nach

a) Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn usw. vom 1. Juni 1889,
b) Stationen der Oesterreichischen und Ungarischen Linien der Oesterreich.-Ungarischen Staatsbahn usw. vom 1. Januar 1889,
c) Wejhybka vom 15. Juni 1889,
d) Stationen der Oesterreichischen Südbahn usw. vom 1. Juli 1889,
e) Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnen, Niederschlesisch-Westösterreichischer Koksverkehr, vom 1. Juni 1889,
f) für Niederschlesische Kokssendungen nach Station Zditz der Böhmischen Westbahn vom 10. Mai 1891

werden vom 1. Juli d. J. ab bis auf weiteres an Stelle der Kurskürzungen der Tabelle 3 diejenigen der Tabelle 2 in Abzug gebracht.

Vom gleichen Tage ab kommen in dem Ausnahmetarife für Niederschlesische Steinkohlen etc. nach Stationen der Mährischen Grenzbahn vom 1. August 1885 bis auf weiteres die für den Kursstand der Oesterreichischen Währung von 170/175 vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.

Berlin, den 5. Juni 1891. (1115 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn. (Einführung des Nachtrages I zum Lokalpersonentarife für die Ungarische Strecke.) Vom 15. Juni l. J. tritt zu dem für die Ungar. Linie ab 1. Oktober 1890 gültigen Personen- und Gepäcktarife der Nachtrag I mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Aenderungen in den Stationstabellen für die zonenmässige Eintheilung der Stationen.
2. Aenderungen in dem Verzeichnisse der Haltestellen.
3. Tour- und Retourkarten zu ermässigten Preisen von Kassa und Eperjes nach Poprádfelka und Csorba.
4. Druckfehler-Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch unsere Tarifabtheilung (Budapest, Marie Valeriegasse 11) zu beziehen.

Budapest, am 1. Juni 1891. (1116)
Die Direktion
der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

4. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Die Anfertigung, Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Wasserstations-Ausrüstung mit zugehörigen Leitungen etc. auf Bahnhof Schmalkalden für die Neubau - Eisenbahnlinie Zella - Mehlis-Schmalkalden soll in öffentlicher Verdingung in dem hierzu auf den 18. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, im Büreauzimmer Nr. 133 anberaumten Termine vergeben werden.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsicht aus; dieselben können auch nebst dem Angebotsformular gegen postfreie Einsendung von 2,30 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Anfertigung, Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Wasserstations-Ausrüstung mit zugehörigen Leitungen etc. auf Bahnhof Schmalkalden"

bis zu dem oben angegebenen Termin postfrei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Erfurt, den 25. Mai 1891. (1117)
Neubau-Büreau.

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. Die Genossenschaftsmitglieder werden zu der diesjährigen Genossenschaftsversammlung, welche am

Donnerstag, den 25. Juni d. J.,
Vorm. 9 Uhr,
zu Marburg, Hôtel Ritter,

stattfinden wird, gemäss § 6 des Genossenschaftsstatuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

1. Geschäftsbericht des Vorstandes.
2. Prüfung und Abnahme der Rechnung für 1890.
   Bericht der Prüfungsausschusses.
3. Nachtragsbewilligung von Verwaltungskosten für 1890.
4. Feststellung des Voranschlages für 1892.
5. Neuwahl von Vorstandsmitgliedern und Schiedsgerichts-Beisitzern.
6. Wahl des Ausschusses zur Vorprüfung der Jahresrechnung für 1891.
7. Ausscheiden der Frankfurter Waldbahn und Pfalzburger Strassenbahn.
8. Beschlussfassung über etwaige Verzichtleistung auf den Einwand der Verjährung.
9. Berufsgenossenschaftliche Zugehörigkeit der beim Bau und Betriebe von Anschlussgeleisen für fremde Rechnung beschäftigten Personen.
10. Vernichtung berufsgenossenschaftlicher Akten.
11. Beschlussfassung über Unfallverhütungsvorschriften für den Werkstättenbetrieb.
12. Mittheilungen.

Lübeck, den 6. Juni 1891. (1118)
Der Genossenschaftsvorstand.
Brecht,
Vorsitzender.

Nr. 11. Jahrgang 1891. Berlin, am 10. Juni 1891.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Bund	Strohhülsen	—	11,5	1	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
2	A	493	8	Pack	Springfedern	—	72	2	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
3	A W	2580	1	Klavierkiste	leer	—	45	3	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
4	B	292	1	Holzumhüllung	Schleifsteine	—	36,5	4	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
5	B	4613	10	Stäbe	Flacheisen	—	—	5	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
6	B & C	—	1	Fass	Wein	—	39,5	6	Münchberg	Bayerische Stsb.	
7	B F	4067	1	"	leer	—	19	7	Aix T.	Grand Central Belge	
8	C H	197/198	2	Kolli	Maschinentheile	—	22	8	Mainz	Hessische Ludwigsb	bez.: Darmstadt-Mainz.
9	C S	1977	1	Pack	Hämmer mit Stiel	—	8	9	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
10	D	22844	1	Kiste	leer	—	43	10	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
11	D	560	1	Pack	Springfedern	—	24	11	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
12	E	4	2	Stück	Pflugschaaren	—	3	12	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
13	E G	1282	1	Verschlag	Stuhl	—	18	13	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
14	E L	6557	1	Kiste	Punschservice	—	37	14	Zwiesel	"	bezettelt: Lauchhammer-Zwiesel.
15	F A	—	1	Ballen	bw. W.	—	27,5	15	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Altenhundem.
16	F B	3193	1	Ballot	Leder	—	2,5	16	Bamberg	Bayerische Stsb.	
17	F & C	5763	1	Kolli	Eisendraht	—	18	17	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
18	F & Co	7419	1	Korb	l. Flaschen	-	31,5	18	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
19	F K	6223	1	Sack	Gewürz	—	52	19	Kaffzig	K. E.-D. Bromberg	
20	F W	119	1	Pack	3 l. Körbe	—	5	20	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
21	F W	140 141 144 622 628	5	Petrol.-Fässer	leer		182,5 185 182 175,5 183	21	Cöpenick	K. E.-D. Berlin	die Fässer sind mit Cöpenick beschrieben.
22	G	4854	1	Fass	Maschinenöl	—	205	22	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
23	G	3080	1	Ballen	Bettfedern	—	27	23	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
24	G	3023	1	Verschlag	schwarze Fourniere	—	142	24	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
25	G A	6188	1	Kiste	Christusfiguren	—	14	25	München C. B.	Bayerische Stsb.	
26	G S	24	1	Kollo	Weissblech	—	18	26	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
27	H	300	1	Bund	Stahl	—	149,5	27	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
28	H B	—	4	Kolli	Pflugschaare	—	12	28	Göttingen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
29	H R C	—	3	"	leere Körbe	—	12	29	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
30	J	1289	1	—	Leitungsrohr	—	—	30	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	beschr.: Deutzerfeld.
31	J	789	1	Kiste	leer	—	6	31	Hannover Nord	"	
32	J C	1663	1	Fass	leer	—	20	32	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
33	J F	5184	1	Ballen	3 Stücke Tuch	—	52	33	Tempelhof (Ringbahn)	K. E.-D. Berlin	überz. aus Gruppenwagen Bromberg 10076.
34	J G H	1198	1	Kiste	Messingwaaren	—	14,5	34	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
35	J S	5153	1	"	—	—	50	35	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
36	J s t B C 5	579	1	Ballen	Wolle	—	178	36	Berchem	Wilh.-Luxemburgb.	
37	K	6214	1	Kistchen	Glaswaaren	—	3	37	Nieder-Sachswerfen	K. E.-D. Hannover	ab Elberfeld-Döppersberg eingeg.
38	K R	6032	1	Kiste	—	—	30	38	Fürth	Bayerische Stsb.	
39	L	27	1	Ballen	Haare	—	17	39	Strassburg	Elsass-Lothring.	
40	L	—	1	Tafel	Zink	—	7	40	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
41	L M	—	2	Stäbe	Stahl	—	9	41	Neuss	Linksrh. Köln	
42	L S	1709	1	Pack	Nägel	—	10	42	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
43	L S	3995	1	Kiste	Weinflaschen	—	—	43	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
44	M	2109	1	—	Nähmaschine —	45	44	Ulm	Württemb. Stsb.	
45	M B	1765	1	Pack	Theile einer Gaslaterne	8	45	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
46	M V	492	1	Korb	leere Flaschen —	13	46	Aachen	Linksrh. Köln	
47	NB	287	1	Pack	(wahrscheinl. Papier)	4,5	47	Cham	Bayerische Stsb.	Bamberg-Cham bez.
48	N Z R	—	1	Kiste	Zucker —	30	48	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
49	O B	119 129	2	eiserne Fässer	— —	246	49	Coblenz rh.	Linksrh. Köln	
50	O O (weiss)	—	1	Stange	Eisen —	12	50	Filehne	K. E.-D. Bromberg	
51	P B	2	1	Kiste	Maschinentheile —	25	51	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
52	P S	51	1	Fass	leer —	17	52	Oelde	K. E.-D. Hannover	
53	R R	25	1	Kiste	leer —	31,5	53	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
54	R W	102	1	Ballen	Nessel —	20	54	Salzwedel	„	
55	S	60	1	Verschlag	Sessel in Leinwand —	36	55	Asch	Bayerische Stsb.	Budweis-Asch, Eilg.
56	S	2394	1	Fass	? —	209	56	Fürth	„	
57	Sch Sch	5745 5745	1 1	Kiste Holzgestell	Küchengeräthe — Messinghaken —	36	57	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
58	S C	4774	2	Kolli	runde eis. Scheiben (Platten)	10	58	Göttingen	K. E.-D. Hannover	beschr. Göttingen, bei Schuppenrev.
59	S F	797	1	Kiste	1 Tischchen —	16	59	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
60	S F	—	2	Verschläge	Trockenständer —	31	60	„	„	
61	S G	7	1	Pack	12 weisse Mangenkörbe	15	61	Barmen-Rittersh.	„	
62	W	—	2	„	Säcke —	55	62	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. — Mainz.
63	W	43	13	Kolli	Ofentheile —	104	63	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
64	W B	12/14	3	—	1. Oelfässer —	110	64	Halle a/S.	„	
65	W D	53	1	Pack	2 Stühle —	—	65	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
66	W R S	2062	2	—	Wagenfedern —	7	66	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
67	Bayerische Brauereigesellschaft vorm. Gust. Küffer	7845	1	Bierfass	leer —	—	67	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
68	E. Deneke Gescke	34	1	—	Kalkdecke —	—	68	Beckum-Ennigerloh	K. E.-D. Hannover	
69	Desprez	80	1	Packet	? —	4	69	Nismes	Grand Central Belge	
70	Franck	—	3	Stück	eis. Gartenstühle —	10	70	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
71	Gummersbach I	—	1	Kollo	Eisenwaaren —	2,5	71	Coblenz rh.	Linksrh. Köln	
72	Hackerbräu München	30925 22665	2	Bierfässer	leer —	38	72	Göttingen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
73	J. Kreuzer	3690	1	Fass	leer —	23	73	Mülheim, Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
74	Leehr	9	1	Kiste	Drogerien —	28	74	Morialmé	Grand Central Belge	
75	Lindener Aktienbrauerei B & M	2202	1	Bierfass	leer —	50	75	Bremen	K. E.-D. Hannover	beiSchuppenrevision.
76	Van Peé	461	1	Kiste	? —	2	76	Wavre	Grand Central Belge	
77	W. Riese	55	1	—	Decke —	—	77	Berlin	K. E.-D. Erfurt	ab Szolnok eingeg.
78	J S J. Schlitz	8399	1	Kiste	leer —	56	78	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. — Mainz.
79	Staatsbrauerei Staphan	1397	1	Fass	ansch. Bier —	68	79	Rügenwalde	K. E.-D. Bromberg	
80	D K H Stettin	36	1	„	ansch. Carbolineum —	216	80	Pyritz	Stargard-Cüstriner	
81	S V Cella-Mehlis	2633	1	Kiste	Oxfordhemden und Herren-Tricothemden	30	81	Zwiesel	Bayerische Stsb.	München-Zwiesel bez.
82	Witten	—	2	—	Schienen —	330	82	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
83	roth	1	1	—	Maschinentheil —	16	83	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
84	—	16	1	—	lose Tannenbohle —	—	84	Vendenheim	Elsass-Lothring.	
85	—	109 207	2	—	Privatdecken —	—	85	Crefeld	Linksrh. Köln	
86	—	188	1	—	Maschinentheil —	3	86	Neuenmarkt	Bayerische Stsb.	
87	—	708 710 713/5 718/9 721 854 172 ohne	11	Ballonflaschen	leer —	—	87	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
88	—	1678	2	Kolli	Eisentheile —	52	88	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	bei Umladung des Wagens Nr. 8551 Han. überz. entl.
89	—	9688	1	Kollo	neuer Schraubstock aus Eisen	11	89	Mochbern	K. E.-D. Berlin	
90	D. R. Patent	10984	1	„	eis. Maschinentheile	19	90	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
91	weiss Strich	—	1 1	Bund Stange	Façoneisen —	80	91	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
92	11 Striche	—	10	lose	8 Stck. Pflugschaare 2 Stangen Unterpflüge	125	92	Schlochau	K. E.-D. Bromberg	
93	×××	—	1	Kette	5, 30 m lang —	—	93	Leinhausen Haupt-Werkst.	K. E.-D. Hannover	
94	✡	2033 a	1	Fass	gebrannte Thonrohre	185	94	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
95	—	—	2	Pack	Bandeisen —	8	95	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
96	—	—	10	Bund	Birkenbesen —	—	96	Coblenz rh.	Linksrh. Köln	
97	—	—	1	—	kief. Brett, 3, 95 m lg., 0, 32 m breit	?	97	Roitzsch	K. E.-D. Erfurt	am 13. V. auf d. Strecke gef.
98	—	—	4	—	ungesäumte föhrene Bretter	—	98	Ochenbruck	Bayerische Stsb.	4—8 m lg. 0, 20 m breit 0, 025 m stark.
99	—	—	1	—	Bufferfeder —	12	99	Cassel U	K. E.-D. Hannover	
100	—	—	1	Stange	□ Eisen —	27	100	Coblenz rh.	Linksrh. Köln	
101	—	—	1	Bürde	Eisen —	50	101	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
102	—	—	1	—	Eisenrohr —	16	102	Werl	„	
103	—	—	1	—	runde Eisenstange —	16	103	Georgensgmünd	Bayerische Stsb.	
104	—	—	1	Korb	Eisenw. (Bohrer u. Vorhängeschlösser)	5	104	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
105	—	—	1	Sack	Erde	59	105	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
106	—	—	13	Stück	Façoneisen —	48	106	Heidelberg	Main-Neckarb.	
107	—	—	1	Fass	leer —	44	107	Aachen	Linksrh. Köln	
108	—	—	1	„	leer, 102, 6 l —	18	108	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
109	—	—	1	Korb	Fische —	4	109	St. Trond	Grand Central Belge	
110	—	—	1	Stab	Flacheisen —	18	110	Nabburg	Bayerische Stsb.	
111	—	—	1	Stange	Flacheisen —	8	111	Coblenz rh.	Linksrh. Köln	
112	—	—	3	—	eis. Flanschenscheiben	1, 3	112	Leinefelde	K. E.-D. Frankf. a/M.	
113	—	—	5	Stück	alte Gewehrläufe —	7	113	Baiersdorf	Bayerische Stsb.	
114	—	—	1	Korb	zerbr. Glasballon —	10, 5	114	Beutersitz	K. E.-D. Erfurt	
115	—	—	1	—	Glasplatte —	—	115	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
116	—	—	1	Fass	Haknägel —	97	116	Hamont	Grand Central Belge	
117	—	—	1	—	loser Holzrahmen —	8	117	Metz	Elsass-Lothring.	
118	—	—	1	—	Kipfkette —	10	118	Fellheim	Bayerische Stsb.	
119	—	—	1	Sack	Knochen —	42	119	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
120	—	—	1	„	Knochen —	40	120	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
121	—	—	1	Korb	? —	—	121	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
122	—	—	5	Körbe	leer —	46	122	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
123	—	—	1	Korbflasche	Lack —	13	123	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
124	—	—	1	Bund	Laschen —	43, 5	124	Lindhorst	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gef.
125	—	—	1	Verschlag	Laternenspiegel —	44	125	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
126	—	—	1	Pack	Matten —	40	126	„	„	
127	—	—	1	Sack	Mehl —	100	127	Finnentrop	„	
128	—	—	3	—	kl. Messingkrähne —	1	128	Göttingen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
129	—	—	1	—	Ofenthür —	0, 5	129	„	„	b. Schuppenrevis.
130	—	—	5	Packkörbe	leer —	32	130	Stuttgart	Württemb. Stsb.	aus Weiden geflochten.
131	—	—	1	—	Rangirtafel —	—	131	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
132	—	—	2	—	Rauchrohrstücke —	1, 5	132	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
133	—	—	8 1	— —	offene eis. Rohre Rohrtheil	—	133	Zeil	„	
134	—	—	4	Stück	Rundeisenstangen —	2, 5	134	Lübeck-Rangirbhf.	Meckl. Friedr. Frzb.	
135	—	—	1	—	leerer Sack —	1	135	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
136	—	—	1	Sack	Säcke —	25	136	Metz	Elsass-Lothring.	
137	—	—	1	—	Schrank zum Aufstellen elektr. Batterien	—	137	Elberfeld D.	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Station Dahlhausen.
138	—	—	1	—	Schraubstockwinde —	11, 5	138	Remscheid	„	
139	—	—	1	—	eis. Schwelle —	55	139	Basel	Elsass-Lothring.	
140	—	—	1 1	— —	alter Sensenbaum alte Schaufel	—	140	Kirchhain	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
141	—	—	1	Päckchen	Silberstanniol —	100 g	141	Hannover Eilg.-E.	K. E.-D. Hannover	
142	—	—	1	Pack	3 Spiegel —	7	142	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
143	—	—	1	Stange	Stahl —	34	143	Hagen	„	
144	—	—	1	Korb	Stiefeleisen —	123	144	Ansbach	Bayerische Stsb.	
145	—	—	4	Theerfässer	leer —	107	145	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
146	—	—	1	—	gusseis. Träger —	48	146	Coblenz rh.	Linksrh. Köln	
147	—	—	1	—	Trichter z. Fischfass	2	147	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
148	—	—	1	Gebund	eis. Vorhangstangen	66	148	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
149	—	—	1	Ballen	Wachstuch —	23	149	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
150	—	—	1	—	Wildhaut —	10	150	Leipzig Berl. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
151	—	—	1	Pack	verzinktes Winkeleisen	5	151	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
152	—	—	2	Ballen	ungewaschene Wolle	124	152	Golzow	K. E.-D. Bromberg	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A B	363	1	Fass	unbekannt —	232	1	Königinhof	Oe.N.-W.u.S.-N.-D.V.	seit 16/5.
2	B N	6767	1	„	unbekannt —	25	2	Reichenberg	„	„ 6/5.
3	E N	587	1	Kiste	unbekannt —	116	3	„	„	„ 19/5.
4	F G	495	1	„	leer —	4	4	Aussig	„	„ 4/5.
5	F R	1150	1	Kübel	Rosen —	30	5	Nimburg	„	„ 23/5.
6	F S	574	1	Ballen	unbekannt —	44	6	Turnau	„	„ 31/5.
7	G B	448	1	„	Borsten —	10	7	Wien	„	„ 11/5.
8	H P	2454/56	3	Kisten	unbekannt —	{300 201 184}	8	„	„	„ 28/5.
9	{J S B A C K}	6612	1	Ballen	Kipse —	506	9	Prag	„	„ 19/5.
10	K	—	1	Stück	Welle —	144	10	Arnau	„	„ 25/5.
11	L B	{4165 230}	3	Fässer	leer —	44	11	Hohenelbe	„	„ 1/5.
12	T E	42	1	Ballen	unbekannt —	34	12	Königgrätz	„	„ 28/5.
13	T G	110	1	Kiste	unbekannt —	33	13	Jarmeritz	„	„ 12/5.
14	T G S	10451	1	„	unbekannt —	19	14	Tetschen	„	„ 28/5.
15	{JS}	—	1	Tafel	Zinkblech —	22	15	Prag	„	„ 2/5.
16	W H	647	1	Ballen	unbekannt —	16,5	16	Trs. Jedlersee	„	„ 31/5.
17	{W JH}	{4 5}	2	Säcke	Bürstenhölzer —	115	17	Königgrätz	„	„ 28/5.
18	—	31	1	Holzkoffer	unbekannt —	25	18	„	„	„ 16/5.
19	—	{6016 6042 6047}	3	Kisten	Kaffeesurrogate —	316	19	Trautenau	„	„ 18/5.
20	—	6019	1	Stück	Schutzbrett —	4	20	Prag	„	„ 30/5.
21	—	—	1	Ballen	? —	9,5	21	„	„	„ 13/5.
22	—	—	4	Stück	Körbe, alt —	—	22	Wien	„	„ 29/5.
23	—	—	2	Pack	leere Körbe —	19	23	Pulkau	„	„ 29/5.
24	—	—	117	Säcke	Korn —	9474	24	Reichenberg	„	„ 4/5.
25	—	—	{3 1}	{Kolli Kollo}	Maschinentheile —	{200 60}	25	Lieben	„	„ 22/5.
26	—	—	1	Ballen	Säcke —	1,2	26	Reichenberg	„	„ 4/5.
27	—	—	1	—	Wärmflasche —	8	27	Kolin	„	„ 29/5.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 45. **Zeitung des Vereins** 1891.



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW.) einzusenden.

Sämmtliche etwaigen Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 13. Juni 1891.

Inhalt:

Zur Reform der Personentarife.

Eine Entgegnung.

In den Nummern 80 und 81 der Unterhaltungsbeilage der „Täglichen Rundschau" ist ein Aufsatz als „Beitrag zur Lösung der Eisenbahnfrage" unter dem Titel: „Kilometertarif oder Zonentarif" von Herrn W. Lenz veröffentlicht, den wir im Interesse der Sache und um etwaigen irrthümlichen Ansichten, welche durch denselben bei den weniger Eingeweihten hervorgerufen sein könnten, thunlichst zu begegnen, nicht unwidersprochen lassen möchten.

Unsere Absicht, diese Entgegnung gleichfalls in der „Täglichen Rundschau" erscheinen zu lassen, ist dadurch vereitelt, dass die Redaktion der letzteren die Aufnahme derselben verweigerte — aus angegebenen Gründen, die als durchaus nichtig und widerspruchsvoll bezeichnet werden müssen, in Wahrheit aber zweifellos, wie das genannte Blatt, welches sich übrigens bereits wiederholt durch merkwürdige Ansichten über Eisenbahnwesen und seltene Unkenntniss desselben hervorgethan hat, die Anschauungen und Ausführungen des Herrn W. Lenz theilt und Stimmung für dieselben machen möchte und nun befürchtet, dass diese Anschauungen, von einer anderen Seite beleuchtet, den Lesern doch in einem wesentlich anderen Lichte erscheinen würden. Ein Vorgehen, welches mindestens ein sehr eigenthümliches zu nennen sein dürfte und das noch dazu bei einem Blatte, welches ein „unparteiisches" zu sein vorgibt, aufs höchste überraschen muss!

I.

Wenn wir von vorn herein auch uns zu der Ansicht bekennen, dass in Preussen-Deutschland die unseres Erachtens dringend nothwendige Reform der Personentarife in einem unerwünscht langsamen Tempo behandelt wird, so können wir doch in dieser vorsichtigen Behandlungsweise eine gewisse Genugthuung insofern erblicken, als man nicht übereilt vorgegangen ist und die maassgebenden höheren Stellen nicht dem noch bis vor kurzem gewaltigen Drängen der sogenannten öffentlichen Meinung nachgegeben und das Land mit dem angeblich besten aller Systeme, dem Zonentarif, beglückt haben. Und wenn Herr W. Lenz meint, dass nach den Erklärungen des Herrn Ministers von Maybach in der Sitzung des Preussischen Abgeordnetenhauses vom 17. März d. J. angenommen werden dürfe, dass die Regierung die von ihr bezüglich der Tarifreform gemachten Vorschläge schon selbst als „unhaltbar" betrachte, so möchte diese Annahme wohl kaum zutreffend, vielmehr bestimmt zu erwarten sein, dass die Preussische Regierung im Prinzip unbedingt an ihren Vorschlägen festhalten, sich aber gegen einzelne Aenderungen derselben, vor allem solche, die geeignet sind, unliebsame Erhöhungen zu vermeiden, den hervorgetretenen Wünschen entsprechend, selbstverständlich nicht ablehnend verhalten wird. Nur eines scheint schon ganz sicher zu sein, nämlich, dass der zukünftige refor-

mirte Personentarif in Preussen und Deutschland ein Zonentarif, wie es Herr W. Lenz wünscht, nicht sein wird.

In dieser Beziehung ist ein ganz bemerkenswerther Umschwung in den weitesten Kreisen des Volkes eingetreten. Denn während man vor nicht gar langer Zeit fast einstimmig nach dem angeblich allein selig machenden Zonentarif den Ruf erschallen liess, ist dieser Ruf gegenwärtig erheblich verstummt und von allen sachverständigen und einsichtsvollen Seiten, wie den Bezirks-Eisenbahnräthen, den Handelskammern, industriellen und landwirthschaftlichen Vereinen usw. wird nur noch mit ganz verschwindenden Ausnahmen ein Zonentarif gewünscht, wie ihn die Theoretiker Perrot, Hertzka, Engel und dergleichen predigen und Ungarn ihn besitzt. Diese Erscheinung dürfte ihren Grund darin haben, dass man früher verständnisslos mit dem Begriff „Zonentarif" lediglich ganz aussergewöhnlich billige Fahrpreise verband, bei genauerer Prüfung aber von volkswirthschaftlichen, finanziellen und eisenbahntechnischen Gesichtspunkten aus zu der Ueberzeugung gelangt ist, dass der Zonentarif als solcher ungerecht und unlogisch, speziell der Ungarische aber zur Uebertragung auf unsere Deutschen, von den Ungarischen ganz verschiedenen Verhältnisse in keiner Weise geeignet sei.

Wenn nun Herr W. Lenz erklärt, dass die hervorgetretenen Forderungen, so weit sie im einzelnen auch auseinandergehen mögen, sich zweckmässig nur durch Einführung eines Zonentarifs erfüllen lassen, so mussten wir angesichts jenes Umschwunges in den allgemeinen Ansichten um so mehr auf die Gründe dieser Behauptung gespannt sein. Herr W. Lenz ist uns aber diese Gründe vollständig schuldig geblieben, denn in seiner Abhandlung ist nirgends der Beweis für die von ihm aufgestellte Behauptung erbracht, so oft sich dieselbe auch in den verschiedensten Formen in der Folge wiederholt. Und wenn Herr W. Lenz hinzufügt, dass es ein Zonentarif nach dem Vorbilde von Ungarn und Oesterreich sein müsse, so ist uns dies nicht recht verständlich, da der neue Ungarische und der neue Oesterreichische Zonentarif grundverschieden von einander sind, und um so weniger verständlich, als der von Herrn W. Lenz selbst gemachte Tarifvorschlag weder mit dem einen noch mit dem anderen der genannten beiden Tarife sich deckt.

Um nun einige Einzelheiten hervorzuheben, so gefällt Herrn W. Lenz an den Vorschlägen des Preussischen Eisenbahnministeriums nicht: der Fortfall der ermässigten Rückfahr- und Rundreisekarten, die Beseitigung der IV. Wagenklasse und die Erhebung eines Zuschlages für Benutzung der Schnellzüge.

1. Sofern Herr W. Lenz als einen besonderen Grund für die Beliebtheit der Rückfahrkarten die Bequemlichkeit ansieht, die für jeden Reisenden in dem befriedigenden Bewusstsein bestehe, dass er auf dem Wege zum Abfahrtsbahnhofe seine Fahrkarte in der Tasche habe und sich dadurch das widerwärtige Warten und Drängen an der Fahrkarten-Ausgabestelle ersparen könne, so ist hierzu zu bemerken, dass auch künftig nach den Absichten der Regierung dem Publikum diese zweifellose Annehmlichkeit keineswegs genommen werden soll; es ist vielmehr geplant, in allen lebhafteren Verkehrsbeziehungen, oder wo sich irgendwie das Bedürfniss herausstellt, „Doppelkarten" — aber natürlich ohne Ermässigung — oder aber zwei einfache Fahrkarten zugleich, von denen die eine ohne weiteres zur Rückreise gilt, auszugeben. Eine derartige Maassregel liegt schon im Interesse der Verwaltung selbst, weil sie zur Entlastung der Schalter dienen würde. Dass aber hauptsächlich aus diesem Bequemlichkeitsgrunde auch die (zusammenstellbaren) Rundreisehefte sehr bald beliebt geworden seien, glauben wir in Abrede stellen zu können; die verhältnissmässig starke Benutzung dieser Einrichtung hat vielmehr, trotz der umständlichen Bestellungsförmlichkeiten ihren Grund in der erheblicheren Ermässigung und in der längeren Gültigkeitsdauer der Fahrscheine, und wir sind der Ueberzeugung, dass, wenn Fahrkarten ins Leben gerufen würden, welche noch grösseren Beschränkungen und Unbequemlichkeiten unterworfen, aber noch billiger wären, als die Vereins-Reisehefte, bald von dieser neuen Einrichtung, lediglich der grösseren Billigkeit wegen, ein viel umfassenderer Gebrauch gemacht würde, als von jenen. Im übrigen ist es aber keineswegs ausgeschlossen, dass auch zukünftig sich der einzelne nach Belieben eine Reise zusammenstellen kann, es wird sogar dabei für das Publikum noch insofern eine erhebliche Annehmlichkeit und Erleichterung geschaffen werden können, als diese zusammengestellten Fahrscheinhefte — weil ohne Ermässigung ausgegeben — an keine engbegrenzte Gültigkeitsdauer oder bestimmte Mindest-Kilometerzahl gebunden zu sein brauchen, und auch die Bedingung, dass die Reise eine ununterbrochene Reihenfolge der einzelnen Strecken darstellen oder dieselbe immer wieder zur Ausgangsstation zurückführen müsse, wegfallen kann.

Wird hiernach bei dem regierungsseitig vorgeschlagenen Tarife die bisherige Bequemlichkeit des Publikums in keiner Weise beeinträchtigt, so würde auch eine Vertheuerung u. zw. nur für die I. und II. Klasse lediglich in dem einen Falle eintreten, wenn die Reise gegenwärtig auf eine Rückfahrkarte (d. h. wenn überhaupt zwischen den betreffenden Orten Rückfahrkarten bestehen und die Reise innerhalb der tarifmässigen Gültigkeitsdauer zu erledigen ist) zurückgelegt werden kann und sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt Schnellzüge benutzt würden. Wenn dagegen in beiden Richtungen Personenzüge benutzt werden — im Nahverkehr der bei weitem häufigste Fall — so würde bei den in Aussicht genommenen Grundtaxen im Vergleich mit den gegenwärtigen Preisen eine Ermässigung in II. Klasse um 11 % und in III. Klasse um $33^1/_3$ % eintreten.

Sind hiernach die Angaben und Befürchtungen des Herrn W. Lenz in der behaupteten Weise nicht zutreffend, so stehen wir doch nicht an, zu erklären, dass wir in der oben angeführten Erhöhung einen Fehler der Regierungsvorschläge erblicken, und dass diesem Fehler abgeholfen werden muss, wenn die Vorschläge allgemein befriedigen sollen. Nach den angezogenen Erklärungen des Herrn Ministers erscheint dies wohl auch nicht zweifelhaft.

Wenn nun aber Herr W. Lenz fragt: „Weshalb also Rückreise- und Rundreisekarten aufheben?" so ist darauf zu antworten: einmal, weil ein Haupterforderniss jeder wirklichen Reform der Personenbeförderung die Vereinfachung des jetzigen Fahrkartensystems ist und dann, um einer offenbaren Ungerechtigkeit, welche in diesen Billetsorten der Allgemeinheit gegenüber liegt, endlich ein Ziel zu setzen. Soweit uns die betreffenden Beschlüsse bekannt sind, haben sich denn auch sämmtliche Bezirks-Eisenbahnräthe usw. in Preussen ausnahmslos für die Beseitigung dieser Sonderkarten, einschl. der Sommer-, Saison-, Sonntags- usw. Karten, ausgesprochen, und die beiden neusten Reformtarife, der Ungarische und Oesterreichische, haben die Rückfahrkarten abgeschafft, ohne irgend welchem Widerspruch beim Publikum zu begegnen. Dass in der Aufhebung dieser Sonderfahrkarten mit ermässigten Preisen eine segensreiche Vereinfachung liegt, bedarf keiner weiteren Auseinandersetzung. Die Ungerechtigkeit aber besteht darin, dass von der in den Rückfahrkarten gewährten Ermässigung nicht Jedermann Gebrauch machen kann. Es ist — abgesehen davon, dass die Reisenden IV. Klasse dieser Ermässigung überhaupt nicht theilhaftig werden — ungerecht, dass derjenige Reisende, welcher in kürzerer Zeit an den Ausgangspunkt seiner Reise zurückkehrt, weniger bezahlen soll, als derjenige, welcher dies erst nach längerer Zeit thut; es ist ungerecht, dass derjenige Reisende, welcher seine Rückfahrt innerhalb der von der Eisenbahnverwaltung mehr oder weniger willkürlich festgesetzten Gültigkeitsdauer der betreffenden Rückfahrkarte zu bewerkstelligen in der Lage ist, gegenüber demjenigen Reisenden finanziell bevorzugt wird, welcher seine Rückreise nur um einen Tag, oder auch nur um eine Stunde später anzutreten gewillt oder gezwungen ist; und es ist ungerecht, dass derjenige, welcher zweimal die nämliche Strecke befährt, einen geringeren Fahrpreis zu entrichten hat, als der-

jenige, welcher nur einmal diese Strecke benutzt, während bei ersterem die Eisenbahn die doppelte Leistung hat.

Aehnlich verhält es sich mit allen übrigen Sonderkarten.

2. Was die regierungsseitig vorgeschlagene Aufhebung der IV. Wagenklasse anbetrifft, so ist es richtig, dass dieselbe in Norddeutschland bei den Handelskammern, Bezirks-Eisenbahnräthen usw. wenig Beifall zu finden scheint. Uns ist dies nicht recht erklärlich, nachdem wiederholt betont worden ist, dass besonders dem Marktverkehr irgend welche Nachtheile daraus nicht erwachsen und für den Arbeiterverkehr die noch billigeren Preise (1 ₰ für 1 km) beibehalten werden sollen. Alle in dieser Beziehung hervorgebrachten Befürchtungen lassen sich widerlegen durch den einfachen Hinweis darauf, dass nicht nur in Süddeutschland keine IV. Wagenklasse besteht, sondern überhaupt mit ganz verschwindenden Ausnahmen kein anderes civilisirtes Land, welches Eisenbahnen hat, dieses den so hoch entwickelten Verkehrsverhältnissen der Jetztzeit nicht mehr entsprechende „Vehikel" besitzt. Und nirgends ist hier eine Klage laut geworden, dass den Bedürfnissen des Marktverkehrs nicht in ebenso genügendem Maasse wie in Preussen Rechnung getragen werde. Auch wird im Ernst nicht behauptet werden können, dass in Norddeutschland ein gegen alle übrigen Länder so minderwerthiges Publikum IV. Klasse vorhanden sei, dass dem Reisenden III. Klasse im allgemeinen nicht zugemuthet werden könne, mit demselben in einer Klasse zu fahren. Wer dennoch Anstoss daran nehmen sollte, kann in die höhere Klasse übergehen, ohne in dieser theurer zu fahren, als bisher in der niedrigeren. Wollte man im übrigen diejenigen Reisenden, welche, ohne Traglasten bei sich zu führen, nur im Interesse ihres Geldbeutels die IV. Klasse benutzen — und dies ist die bedeutende Mehrzahl — über ihre Meinung befragen, so könnte es gar keinem Zweifel unterliegen, dass diese künftig nicht mehr als „Standespersonen" den vielfachen Unbequemlichkeiten beim Eisenbahnfahren ausgesetzt sein möchten.

Die Behauptung des Herrn W. Lenz, die ausserordentlich zahlreiche Benutzung dieser Wagenklasse beweise, dass sie im Bedürfniss liege, ist ebensowenig zutreffend wie diejenige, dass die Rundreisehefte hauptsächlich der Bequemlichkeit wegen beliebt seien. Bestimmend ist auch hierbei vielmehr lediglich die grössere Billigkeit der Fahrpreise, und es ist nicht zweifelhaft, dass, wenn man noch eine weitere, V. Klasse, in die Züge einstellen wollte, welche noch weniger bequem (wenn man von bequem überhaupt reden kann) ausgerüstet würde, als die gegenwärtige IV. Klasse, dieselbe aber noch billiger, vielleicht zu 1 oder 0,5 ₰ fahren wollte, diese V. Klasse bald ebenso ausserordentlich zahlreich benützt würde. Ein Bedürfniss zu einer derartigen neuen Einrichtung wird aber gewiss nicht behauptet werden können, wohl aber liegt ein Bedürfniss vor, mit der fortschreitenden Kultur und den dadurch gesteigerten Ansprüchen in den Lebensgewohnheiten auch die Beförderungsmittel dem wachsenden Verkehr entsprechend auszubilden und zu verbessern. Und dass ein derartiges Bedürfniss empfunden und anerkannt wird, beweist zur Genüge die theilweise Abänderung der IV. Klassenwagen durch Anbringung von Sitzbänken sowie der Gebrauch, der von den Bänken so ausgiebig und gern gemacht wird, dass in Wirklichkeit, um diese bevorzugten Plätze zu erlangen, wahrhafte Kämpfe ausgefochten werden.

Wie Herr W. Lenz aber zur Begründung seiner abfälligen Kritik der fraglichen Reformvorschläge behaupten kann, dass man damit beginne, die billigste Wagenklasse aufzuheben, ist nicht wohl erfindlich, da der Preis der untersten Klassen ja bestehen bleiben, dieselbe nur bequemer und „menschenwürdiger" eingerichtet werden soll; und wenn es ihm schwer zu begreifen erscheint, inwiefern der Umstand, dass in Norddeutschland die IV. Wagenklasse besteht, in Süddeutschland dagegen nicht, einer einheitlichen Regelung der Fahrpreise hinderlich sein solle, so liegt die Erklärung dieser wahrscheinlichen Folge darin, dass die Grundtaxe für die niedrigste Klasse in Süddeutschland — die III. Klasse — nicht die gleiche wie für die niedrigste in Norddeutschland — die IV. Klasse — sein kann. Soll nämlich die Grundtaxe für die III. Klasse einheitlich für ganz Deutschland 2 ₰ für 1 km betragen, so müsste Preussen mit der Grundtaxe für die IV. Klasse dem System und Verhältniss entsprechend auf 1 ₰ herabgehen, ein so niedriger Satz dürfte aber vom finanziellen Standpunkte aus ausgeschlossen sein. Soll andererseits die Grundtaxe für die IV. Klasse in Preussen 2 ₰ für 1 km bleiben, so müssten die Süddeutschen Verwaltungen für ihre III. Klasse eine entsprechend höhere Grundtaxe festsetzen; dadurch würde aber für Süddeutschland eine Reform, d. h. eine wesentliche Verbilligung der Fahrpreise sich nicht einführen lassen. Verschiedene Klassensysteme würden also eine Verschiebung der Grundtaxen in den Klassen zur Folge haben, welche allerdings die so wünschenswerthe einheitliche Regelung der Fahrpreise vereiteln müsste. Und in der Aufhebung der IV. Klasse ist unseres Erachtens die Grundlage und zugleich die conditio sine qua non der ganzen Reform für Preussen enthalten.

3. Ob es nothwendig und richtig ist, für die Benutzung der Schnellzüge einen Zuschlag zu erheben, das ist eine bisher in der Theorie ungelöste Frage und daher weichen in der Praxis bekanntlich die Eisenbahnverwaltungen der verschiedenen Länder in dieser Beziehung sehr von einander ab. Wir selbst neigen zu der Ansicht hin, dass es angängig sein würde, den Zuschlag grundsätzlich ganz fallen zu lassen; ob es dann aber durchführbar wäre, die Schnellzüge mit 3 Klassen zu fahren, oder ob die Folge wäre, dass überhaupt eine Aenderung in den Zugarten einzutreten hätte, das müsste die Erfahrung lehren.

Jedenfalls halten auch wir den regierungsseitig vorgeschlagenen Satz von 1 ₰ für 1 km als Zuschlag für zu hoch. Wie aber nach der Behauptung des Herrn W. Lenz der Zuschlag für Schnellzüge ein erhebliches Hinderniss für die Einfachheit des Tarifs bilden soll, ist uns nicht wohl begreiflich, und wenn man, um dies zu erkennen, sich nur die umfangreichen Wandtafeln an den Schalterstellen der Bahnhöfe ansehen soll, so ist auf diesen weiter nichts zu erblicken, als dass in einer besonderen Kolonne für diejenigen Verbindungen, zwischen welchen Schnellzüge verkehren, neben den Personenzugauch noch die Schnellzugpreise angegeben sind. Die fernere Behauptung aber, dass auch bei Rundreisen dieser Zuschlag nicht beansprucht werde, ist thatsächlich unrichtig, da denselben die Schnellzugtaxen mit der betreffenden Ermässigung zu Grunde gelegt sind. Die Reisenden, welche dies (d. h. dass die Zuschläge angeblich nicht beansprucht würden) als einen Hauptvorzug der Rundreisekarten anerkennen, befinden sich demnach in einem Irrthume.

Dass ein Tarif, welcher keine Schnellzug-Zuschläge vorsieht, einfacher ist als ein Tarif mit solchen, ist gewiss nicht zu bestreiten, wenn aber von Herrn W. Lenz behauptet wird, dass der Wegfall des Zuschlags für die Vereinfachung des Tarifs n o t h w e n d i g und aus finanziellen und sonstigen Rücksichten u n b e d e n k l i c h sei, so ist mit einer solchen Behauptung die Sache doch nicht so ohne weiteres abgethan. Denn dass der Tarifvorschlag der Regierung besonders dem jetzigen Zustande gegenüber trotz des darin vorgesehenen Zuschlags e i n f a c h sei, wird wohl niemand in Abrede stellen, und die Gründe, welche gegen den Wegfall des Zuschlags von fachkundiger Seite geltend gemacht werden, sind doch so schwerwiegend, dass sie jedenfalls sorgsamste Erwägung und Beachtung verdienen. Abgesehen davon, dass die Aufgabe des vorgesehenen Zuschlags dem Preussischen Staate allein jährlich ungefähr 14 Millionen Mark kosten würde und die Leistungen und Kosten der Schnellzüge nach vieler Ansicht höhere sind, als die der Personenzüge, daher auch eine grössere Gegenleistung des Publikums beansprucht werden kann, so liegen die Bedenken gegen den Fortfall des Zuschlags hauptsächlich auf betriebstechnischem Gebiete; man befürchtet eine zu starke Besetzung der Schnellzüge, welche dieselben zu schwer macht, so dass es nicht möglich sein werde, die gewünschten Be-

schleunigungen, bezüglich deren immer höhere Anforderungen gestellt werden, eintreten zu lassen und einen regelmässigen, sicheren Betrieb aufrecht zu erhalten. Die Folge könnte leicht sein, dass man eisenbahnseitig zu Einschränkungen im Schnellzugverkehr gezwungen würde, die nur zum Nachtheil des grösseren Publikums dienen müssten.

Der Wegfall des Schnellzug-Zuschlags kann somit für das Publikum ein zweischneidiges Schwert sein; unter allen Umständen übertrieben und beweisbedürftig möchte aber die Erklärung des Herrn W. Lenz sein, dass, wenn es überhaupt ernstlich beabsichtigt werde, die Personentarife zu vereinfachen und zu ermässigen, das Fallenlassen dieses Zuschlags als eine wichtige Vorbedingung angesehen werden müsse, und er setzt sich dadurch mit den Thatsachen und seinen „Vorbildern" in Widerspruch, indem sowohl der Ungarische als auch der Oesterreichische Zonentarif Schnellzug-Zuschläge vorsehen — und zwar sehr erhebliche, ersterer von 20 %, letzterer den unseres Wissens höchsten, der überhaupt genommen wird, von 50 % der Personenzugtaxen aller Klassen!

II.

Es ist selbstverständlich Ansichtssache, ob man den Zonen- oder den Kilometertarif für richtiger hält oder nicht. Herr W. Lenz begründet aber seine Ansicht, wie bereits oben erwähnt, entweder gar nicht oder in einer Weise, die bei näherer Beleuchtung in Wirklichkeit keine Begründung ist. So, wenn er behauptet, dass die unvermittelte Anwendung eines so kleinen Maasses (wie des Kilometers) eine der Hauptursachen der Schwerfälligkeit unserer Eisenbahntarife sei, durch welche sich selbst die Bahnbeamten nur schwer durchzufinden vermögen. Das ist, abgesehen davon, dass wir das „unvermittelt" nicht recht verstehen, nicht zutreffend, denn diese Schwerfälligkeit liegt keineswegs in dem Entfernungssystem als solchem, sondern in den Auswüchsen und Ausnahmen dieses Systems, und lediglich diese sind es, die zahllosen Sonderkarten und die dadurch hervorgerufenen Sonderbestimmungen, in welchen sich zurecht zu finden den Beamten allerdings sehr schwer wird. Und wenn dann diese Schwerfälligkeit der Tarife in weiterer Folge eine Hauptveranlassung zu dem bestehenden „umständlichen und langsamen Abfertigungsverfahren" bilden soll, so ist das gleichfalls nicht wohl verständlich, da das Abfertigungsverfahren bei beiden Tarifsystemen so lange ganz dasselbe bleiben muss, als der Reisende sich am Schalter eine Fahrkarte zu lösen hat: denn ob er hier ein Kilometer- oder Zonenbillet erhält, ist vollkommen gleichgültig und erfordert dieselbe Zeit und denselben Umstand im Abfertigungsverfahren. Etwas anders liegt allerdings die Sache für die Eisenbahnverwaltung; für diese wird beim Zonensystem durch das Vorhandensein von weniger Fahrkarten und die damit verbundenen geringeren Abrechnungs- und Kontrolarbeiten einige wenige Erleichterung geschafft, die Herr W. Lenz aber durch die Beibehaltung ermässigter Rückfahr- und Rundreisekarten gründlichst wieder in Frage stellen will.

Von gleichem Werth ist die Behauptung, dass durch die vor einigen Jahren zur Erzielung einheitlicher Tarife auf den Preussischen Staatsbahnen erfolgte theilweise Umrechnung der Personentarife der Betrieb sehr erschwert worden sei; was das heissen soll, ist uns durchaus unerfindlich, und ebenso dunkel ist uns der Ausspruch: „So lange aber bei einem Tarife das Entfernungsmaass überhaupt noch in Betracht kommt, bildet das Zonensystem (Staffelsystem, Stufensystem) das beste, wohl das einzige Mittel zu einer Vereinfachung der Tarife." Ja, in aller Welt, was soll denn eigentlich bei der Bildung von Tarifen in Betracht kommen? und ist denn Zonensystem und Staffelsystem, die hier beide als gleichartig behandelt werden, nicht etwas von einander ganz verschiedenes? und welches System, das Zonensystem oder Staffelsystem oder Stufensystem soll denn nun eine „nothwendige Vorbedingung" für eine befriedigende Lösung der schwebenden Tariffragen sein?

Hiernach glauben wir uns — wie es gegenwärtig auch nicht unsere Absicht ist, eine erschöpfende Abhandlung über die Vorzüge des Zonen- oder Kilometertarifs zu schreiben — eines näheren Eingehens auf den Tarifvorschlag*) des Herrn W. Lenz enthalten zu können.

Im allgemeinen wollen wir nur bemerken, dass es nicht zutreffend ist, wenn Herr W. Lenz die Behauptung aufstellt, dass das Kilometersystem die Einführung eines Tarifes, welcher die Preise bei zunehmender Entfernung ermässigt, und welcher das Ideal des Herrn Verfassers ist, nicht gestatte. Das ist vielmehr sehr wohl angängig und wird durch die gegenwärtig in Holland geplante Tarifreform wahrscheinlich praktisch bewiesen werden, indem die Holländische Eisenbahngesellschaft der Regierung einen reinen Kilometertarif vorgeschlagen hat, der bei Reisen von mehr als 50 km Entfernung (den kleineren Verhältnissen des Landes entsprechend) eine relativ niedrigere Fahrpreisskala aufstellt.

Im besonderen sei hier nur erwähnt, wie wir es für ungerecht halten, dass die Ermässigungen, welche nach dem empfohlenen Tarifsystem erfolgen sollen, erst bei Entfernungen von 100 km beginnen; denn von der Gesammtzahl aller Fahrten auf den Preussischen Staatsbahnen entfallen in Prozenten auf Entfernungen

von	1—50 km	88 %
„	51—100 „	6,6 „
„	101—200 „	3,0 „
über	200 km	1,9 „

Wenn also auch bei dem Tarif des Herrn Verfassers die weiteren Reisen sich etwas vermehren, so würden die vorgesehenen Ermässigungen nur einer verhältnissmässig verschwindend kleinen Anzahl von Reisenden zu gute kommen, und die Weitreisenden, welche im allgemeinen auch den wohlhabenderen Klassen der Bevölkerung angehören, bevorzugen, während es doch die Aufgabe jeder einsichtsvollen Tarifpolitik sein muss, den viel wichtigeren Nahverkehr zu pflegen und zu heben.

Zu welchen Konsequenzen aber die Vergünstigung des Fernverkehrs nach dem fraglichen Tarifsystem gelangen würde, sei nur an einem Beispiel vor Augen geführt:

Eine Fahrkarte II. Klasse Frankfurt a/M.-Berlin (539 km, also 24. Zone) würde kosten 24 × 40 ₰ = 9,60 ℳ; eine Fahrkarte Frankfurt a/M.-Danzig (1,001 km, also 29. Zone) 29 × 40 ₰ = 11,60 ℳ und eine Fahrkarte Berlin-Danzig (457 km, also 23. Zone) 23 × 40 ₰ = 9,20 ℳ.

Also: derjenige Reisende, welcher von Frankfurt kommt, um nach Danzig zu fahren und in Berlin in einen neuen Zug einsteigen muss, weil Züge und Wagen von Frankfurt nach Danzig nicht durchgehen, bezahlt für die Strecke Berlin-Danzig Zwei Mark, derjenige Reisende aber aus Berlin, welcher sich in Berlin in den nämlichen Zug setzt, um nach Danzig zu fahren, bezahlt für dieselbe Strecke und Klasse Neun Mark 20 ₰, während die Eisenbahn für beide Reisende ganz die gleiche Leistung hat — das begreife und finde gerechtfertigt, wer es kann und will!

Derartige Unstimmigkeiten werden übrigens bei jedem Zonen- oder Staffeltarif mehr oder weniger vorkommen, während sie bei einem reinen Entfernungstarif schlechterdings ausgeschlossen sind.

---

*) Dieser Tarifvorschlag ist ein Zonentarif mit folgenden Abstufungen:

Gesammtentfernung		Zonengrösse	Zonen Nr.
bis	100 km	10 km	1—10
über	100—200 km	20 „	11—15
„	200—300 „	25 „	16—19
„	300—500 „	50 „	20—23
„	500—1000 „	100 „	24—28
„	1000 km	200 „	29 und höher.

Als Einheitssätze sollen, den von der Regierung vorgeschlagenen Kilometersätzen von 6, 4, 2 ₰ entsprechend, für die Zone 60, 40, 20 und für die IV. Wagenklasse 15 oder auch 10 ₰ zu Grunde gelegt werden.

Für Rückfahrten und zusammenhängende Rundfahrten soll noch eine besondere Ermässigung eintreten.

Die Angaben des Herrn W. Lenz (vermuthlich ein Postbeamter) über die Englische Postreform sind bekannt und die bezüglichen sonstigen Ausführungen würden auch nur dann sachgemäss sein, wenn die Post bei ihrer Personenbeförderung einen Staffeltarif entsprechend dem Vorschlage eingeführt hätte, was sie unseres Wissens aber wohlweislich noch nicht gethan hat. Im übrigen sei aber hier zum ungezählten Male wiederholt, dass das Briefporto der Post mit dem Entgelt für die Beförderung von Personen auf der Eisenbahn überhaupt nicht zu vergleichen ist, und wir führen zur Bekräftigung dieser Behauptung den Ausspruch einer für Herrn W. Lenz gewiss maassgebenden Persönlichkeit, des Herrn Staatssekretärs Dr. von Stephan, an, welcher im Preussischen Herrenhause am 29. März 1889 im Hinblick auf die Zonentariffrage sagte: „Ich halte die ganze Bewegung für eine verfehlte, weil sie den wesentlichen Unterschied zwischen Post und Eisenbahnen ausser Augen lässt."

Wenn nun Herr W. Lenz, nachdem er ein Loblied auf die Vortrefflichkeit der angeblich auf der Höhe aller Anforderungen und Fortschritte stehenden Deutschen Postverwaltung (deren Verdienste wir gewiss nicht verkennen wollen) gesungen hat, meint: „Sollten die Deutschen Eisenbahnverwaltungen nicht nachkommen (sic!) können, so dürfte dies eine Art von Fachfanatismus sein, der anderen Einrichtungen gegenüber nicht ganz unbefangen urtheilt, wenn er ferner Tarifsysteme und Verwaltungsgrundsätze der Eisenbahnbehörden ohne weiteres in einen Topf wirft, so muss dies etwas eigenthümlich erscheinen, wenn er aber wiederholt und schlechthin von „veralteten" oder „überlebten" Verwaltungsgrundsätzen in der Leitung unseres Eisenbahnwesens spricht, so glauben wir kaum einem Widerspruch zu begegnen, wenn wir erklären, dass diese Kritik sehr — kühn, aber um so unberechtigter sei! S.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Aus dem Eisenbahnbudget des Oesterreichischen Handelsministeriums.

Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hat die Garantievorschüsse der darauf angewiesenen Eisenbahnen für das Jahr 1891 gegenüber den diesbezüglichen Regierungsvorlagen so herabgemindert, dass dieselben zusammen 4 437 785 fl. betragen. Dagegen wurde in der Bedeckung dieses Erfordernisses an Nordwestbahn-Refundirung 21 446 fl. und an Zahlung der Carl Ludwigbahn 218 981 fl. als ein Plus aufgenommen. — In einer Nachtragsvorlage zu diesem Budget werden die Antheile des Staates an dem Erträgnisse der Ferdinands-Nordbahn auf 748 006 fl. und an dem der Carl Ludwigbahn mit 218 981 fl. (wie oben) richtig gestellt. — Die Verhandlungen des Ausschusses über den Staatseisenbahn-Betrieb tragen wir in dem nächsten Berichte nach.

Dampfschifffahrts-Unternehmung des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd.

Das Uebereinkommen zwischen dieser Unternehmung und dem Ministerium des Aeussern wurde als Gesetzesvorlage sowohl im Oesterreichischen, als im Ungarischen (s. weiter unten) Abgeordnetenhause eingebracht. Der (auszugsweise) Motivenbericht hebt zunächst hervor, dass sich die Verhältnisse des Lloyd schon bei Abschluss der Subventionsverträge im Jahre 1888 im Gegensatze zu den vorangegangenen Jahren minder günstig gestaltet haben, da die zunehmende Konkurrenzirung der vom Lloyd befahrenen Linien seitens hoch subventionirter fremder Gesellschaften und die gedrückte Lage des Frachtenmarktes den ungünstigsten Einfluss auf die Entwickelung des Lloyd übten. Diese Umstände, welche im Jahre 1888 nur als vorübergehende Störungen erschienen, dauerten jedoch unausgesetzt fort, und dazu traten noch eine stetige Steigerung der Kohlenpreise und der Rückgang des Goldagios. So habe sich die Regierung dem Ansuchen des Lloyd um Erhöhung der Subvention nicht verschliessen können. Als Aequivalent für die erhöhten Opfer sei eine erhöhte Einflussnahme der Regierung auf den Lloyd als unerlässlich erschienen, und diese habe nur dadurch durchgeführt werden können, dass das Unternehmen aus seinem bisherigen Verhältnisse zu den beiden Reichshälften losgelöst und in ausschliessliche Beziehung zur diesseitigen Staatsverwaltung gebracht wurde. Dies sei durch eine Vereinbarung mit der Ungarischen Regierung erzielt worden. Die bisherigen gemeinsamen Verträge sollen mit 31. Dezember 1891 ausser Wirksamkeit treten. Der Ungarischen Schifffahrtunternehmung „Adria" soll die Befreiung von den Konsularschiffsgebühren in gleichem Maasse wie dem Lloyd zugestanden werden. Das durch den neuen Vertrag vorgeschriebene Itinerär verpflichtet den Lloyd zu einer Gesammtleistung von 1 473 528 Seemeilen, während er nach dem bisherigen Vertrage lediglich 1 283 800 Seemeilen zurücklegen musste.

Ausser dieser Subvention erhält der Lloyd noch die Vergütung der Suezkanalgebühren für die vertragsmässigen Fahrten von rund 490 000 fl. Die gesammte Leistung des Staates stellt sich demnach auf 3,4 Millionen Gulden. Der Lloyd erhält eine Subventionserhöhung um 1 057 370 fl. Die Regierung bemerkt, dass diese Erhöhung einerseits durch die gesteigerte Leistungspflicht des Lloyd gerechtfertigt sei und dass andererseits die unbedingte Nothwendigkeit vorliege, den Lloyd leistungsfähig zu erhalten und dessen gedeihliche Fortentwickelung im Interesse des Oesterreichischen Handels und Verkehrs zu ermöglichen. Uebrigens bleibe selbst die jetzt in Aussicht genommene Subvention bedeutend hinter jener der grossen Konkurrenzgesellschaften des Auslandes zurück. Die Geltungsdauer des neuen Vertrages wurde auf 15 Jahre festgesetzt, die Berührung Fiumes auf der Chinesischen und Brasilianischen Linie, sowie alle sonstigen Verpflichtungen, welche sich auf Fiume beziehen, obliegen jedoch dem Lloyd nur bis zum 30. Juni 1898, das ist bis zu jenem Zeitpunkte, für welchen der jetzt aufzulösende Schifffahrts- und Postvertrag vom 19. März 1888 Wirksamkeit gehabt hätte. Der Motivenbericht führt aus, dass die 15 jährige Geltungsdauer des neuen Vertrages deshalb gewählt worden ist, weil der Lloyd sich nur dann günstig entwickeln und seinen wichtigen Aufgaben entsprechen kann, wenn die Stabilität seiner Verhältnisse gesichert ist. Auch die analogen Verträge der meisten anderen Staaten seien auf längere Termine geschlossen worden.

Eisenbahnvorlagen in Ungarn.

Der Handelsminister hat dem Abgeordnetenhause die Berichte über die Konzessionirung der Lokalbahnen Késmark-Szépes-Béla, Csáktornya (Csakaturn)-Szent-Iván-Ukk, ferner einen Gesetzentwurf über die am rechten Donauufer im Bereiche des Stadtbezirkes Ofen zu erbauende Ringbahn und einen Gesetzentwurf über die Untersuchung der Handfeuerwaffen bei Beförderung derselben als Gepäckstücke in Eisenbahnwagen und Schiffen vorgelegt.

Die Gesetzvorlage, betreffend die Aufhebung des mit der Oesterreichisch-Ungarischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Lloyd" bestandenen Schifffahrt-Postvertrages, weiter der Gesetzentwurf über die Inartikulirung des mit der Ungarischen Seeschifffahrt-Aktiengesellschaft „Adria" abgeschlossenen Vertrages und die Vorlagen, betreffend die Vizinalbahnen Késmark-Szépes-Béla und Türje-Zalan-Szt. Groth, ferner diejenige bezüglich der Budapester Ringbahn am rechten Donauufer wurden angenommen. Die diesbezüglichen Erklärungen des Ministers tragen wir nach.

Uebertragung der Konzession für die Lokalbahn Cilli-Schönstein-Wöllan an den Steiermärkischen Landesausschuss.

Das „Verordnungbl." Nr. 61 d. J. veröffentlicht diese Allerhöchst genehmigte Uebertragung und die dadurch nothwendig gewordenen Aenderungen an der ursprünglichen Konzessionsurkunde.

Der Donau-Oderkanal und die Marchregulirung.

Wegen Verwirklichung dieser beiden Projekte übergab eine Deputation der Anrainer Sr. Majestät dem Kaiser und den Ministerien ein Memorandum. Se. Majestät bemerkte gegenüber den Mitgliedern der Deputation, dass er dieser Angelegenheit seine besondere Aufmerksamkeit zuwende und sich über den Stand derselben von den betreffenden Ressortministern eingehend werde Bericht erstatten lassen. Der Ministerpräsident liess sich über die beiden Fragen informiren und versprach dem Gegenstande seine vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden. Selbstverständlich müsste die Angelegenheit reiflich erwogen werden. Damit die Regierung sich mit Bestimmtheit aussprechen könne, müssten aber genaue finanzielle und Bauprojekte vorliegen, da der Staat unmöglich den gesammten Kostenaufwand auf sich nehmen könne. Im gleichen Sinne sprachen sich der Finanz- und Handelsminister aus.

Konzession einer elektrischen Eisenbahn in Prag.

Dem Elektrotechniker Franz Krizik in Prag wurde die Bewilligung zur Herstellung und zum Betriebe einer elektrischen Eisenbahn von der Belvedereanhöhe in Prag bis zu dem

Königlichen Thiergarten in Bubenc (Baumgarten) auf die Dauer der diesjährigen in Prag stattfindenden allgemeinen landwirthschaftlichen und Gewerbeausstellung ertheilt. Der Genannte wurde weiter verständigt, dass im Falle eines günstigen Ergebnisses des Betriebes die definitive Konzession bis zum Jahre 1965, d. i. bis zum Ablaufe der Konzessionsdauer für die Drahtseilbahn zum Belvedere in Prag, ertheilt werden kann.

Abänderung des Betriebsreglements.

Das „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff." Nr. 64 d. J. enthält eine längere Auseinandersetzung über die Nothwendigkeit der Abänderung des Betriebsreglements auf Grund des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr und theilt die Namen derjenigen Delegirten mit, welche hierüber vorerst seitens der Oesterreichischen und Ungarischen Regierung, dann seitens dieser beiden Regierungen mit dem Deutschen Reichs-Eisenbahnamte verhandelt haben. Als Ergebniss dieser gemeinsamen Verhandlungen liegt ein Entwurf eines neuen Eisenbahn-Betriebsreglements vor, welcher sich — neben einer zeitgemässen Revision der gegenwärtigen Bestimmungen über die Personen- und Gepäckbeförderung rücksichtlich des Gütertransportes im Wesen den Grundsätzen des Berner Uebereinkommens anschliesst. Mit Beginn der Wirksamkeit des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr wird somit auch das neue, dem Uebereinkommen angepasste Eisenbahn-Betriebsreglement in Wirksamkeit treten können.

Stand der Eisenbahnbauten Ende April 1891.

Der mit Ende März ausgewiesenen Zahl von 478,4 Eisenbahnkilometer sind im Monat April durch den Beginn des Baues der Lokalbahn Troppau - Benisch der Kaiser Ferdinands - Nordbahn 30,6 km; ferner der Fortsetzungslinie Steyr (Pergen)-Bad Hall der Steyrthalbahn 15,7 km, dann des zweiten Geleises in den Strecken Königsberg-Tischnitz der Buschtěhrader Bahn 2,9 km und Wörgl-Innsbruck der Südbahn 58,7 km zugewachsen. Es standen somit zum Schlusse des Monats April 586,3 km Eisenbahnen in Bauausführung. Darunter kann ausser dem zweiten Geleise der Strecke Falkenau-Dassnitz der Buschtěhrader Bahn auch jenes der Strecke Wilfleinsdorf-Bruck a/L. der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft als vollendet bezeichnet werden. Die Zahl der durchschnittlich beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter hat sich infolge des Baubeginnes neuer Eisenbahnlinien von 4 825 auf 11 512 erhöht.

Betriebseinnahmen im April 1891.

Im Monat April wurden auf den Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 7 564 933 Personen und 7 389 098 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 278 286 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 871 fl. — Im gleichen Monat des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 6 898 879 Personen und 6 589 668 t Güter 22 148 782 fl. oder für das Kilometer 846 fl. Daher ergibt sich für den Monat April 1891 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 3 %. Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 4 Monaten 1891 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 89 015 583 fl., in dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres auf 88 197 631 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die ersten 4 Monate des laufenden Jahres 26 724 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 26 158 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für den erwähnten Zeitabschnitt des Jahres 1891 auf 3 331 fl., gegen 3 372 fl. im Vorjahre, d. i. um 41 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1891 auf 9 993 fl., gegen 10 116 fl. im Vorjahre, d. i. um 133 fl., mithin um 1,2 % ungünstiger.

Eisenbahnzuwachs im April 1891.

Im Monat April hat das Oesterreichisch - Ungarische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 1 611 km erfahren, und zwar wurde, wie s. Zt. bereits gemeldet, am 30. des genannten Monats die im Bereiche der Stadt Raab zur Verbindung der Linie Budapest-Bruck an der Leitha mit der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn erbaute Raab - Uferbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Verspätungen bei den Personenzügen im April 1891.

In jenem Monate kamen folgende Verspätungen in den Endstationen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen mit mehr als 10 Minuten 206, bei den Personenzügen mit mehr als 20 Minuten 212, bei den gemischten Zügen mit über 30 Minuten 85, im ganzen 503. Von diesen Verspätungen wurden 449 veranlasst durch Abwarten von Zügen, 25 durch Post- und Polizei-Amtshandlungen, 309 durch Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr, 5 durch atmosphärische Einflüsse, 14 durch Hindernisse auf der Bahn, 2 infolge mangelhaften Zustandes der Bahn, 14 infolge Schadhaftwerdens von Fahrzeugen und 3 aus anderen Gründen. Infolge der Verspätung von 44 Zügen konnten die Anschlüsse derselben nicht erreicht werden.

Doppelgeleise auf den Oesterreichisch-Bayerischen Anschlussstrecken.

Wie die „Zeitschr. f. E. u. D." erfährt, sind zwischen der Oesterreichischen und Bayerischen Regierung Verhandlungen im Zuge, um Doppelgeleise auf den beiderseitigen Anschlussstrecken zu errichten. Vorerst sollen die Bayerischen Linien Rosenheim-Salzburg und Rosenheim-Kufstein mit Doppelgeleisen versehen werden, auf welchen Linien sich der Verkehr besonders lebhaft gestaltet. Auf Oesterreichischer Seite schreitet die Anlage des Doppelgeleises in der Richtung nach Kufstein ihrer Vollendung entgegen. Auf den Strecken Wörgl-Jenbach und Hall-Innsbruck dürften die Doppelgeleise im Laufe des Monats Juni dem Verkehre übergeben werden.

Eröffnung von Stationen.

Böhmische Westbahn. Am 15. d. Mts. gelangen die Personenhaltestellen Klabowa-Eipowitz zwischen Rokycan und Chrast, Weipernitz zwischen Pilsen und Nürschan, Chotieschau-Mantau zwischen Nürschan und Staab, Hradzen und Holleischen zwischen Staab und Stankau und endlich Milawetsch zwischen Blisowa und Taus zur Eröffnung.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Zwischen den Stationen Frankstadt a/R. und Friedland, der Linie Kojetein-Bielitz, ist am 1. d. Mts. die Haltestelle Gross-Kuntschitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Am 1. Juni d. J. wurde die Haltestelle Rodik zwischen den Stationen Divacca und Hepelje-Kozina, der Linie Divacca-Pola, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Königlich Ungarische Staatsbahnen. Unter der Benennung Budapest-Franzstadt-Viehmarkt ist am 12. Mai d. J. eine mit der Station Budapest-Franzstadt bezw. mit der Schlachtanstalt in Verbindung stehende Station eröffnet worden. Dieselbe ist für die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren mit Ausnahme von Schweinen eingerichtet.

Generalversammlung der Ungarischen Westbahn in Liquidation am 29. März d. J.

Dem erst jetzt zur Veröffentlichung gelangten Verwaltungsrathsberichte für 1890 entnehmen wir folgendes: Nachdem die planmässige Verloosung der Aktien erst im Jahre 1951 beginnt, ist der Stand des Kapitals mit 75 000 Stück Aktien zu 200 fl. unverändert geblieben. Von dem Prioritätsanlehen 1. Emission wurden nach der Verloosung 51 200 fl. eingelöst, daher noch 20 155 600 fl. verbleiben, während vom Prioritätsanlehen 2. Emission 13 600 fl. eingelöst wurden und somit noch 3 121 400 fl. verbleiben. Von dem durch die Oesterreichische Regierung auf die Steierische Strecke aufgenommenen Prioritätsanlehen von 1 500 000 fl. wurden 3 000 fl. getilgt. Es verbleibt sonach noch für diese Strecke eine Schuld von 1 497 000 fl.

Generalversammlung der Leoben-Vordernberger Eisenbahn am 10. Mai d. J.

Nach Verlesung des Rechenschaftsberichts für 1890 wurde die Auszahlung einer Dividende von 6,85 fl. für die Aktie und die Festsetzung der Präsenzmarke für die Theilnahme an den Verwaltungsrathssitzungen mit 10 fl. bestimmt.

Generalversammlung der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszow) am 23. Mai d. J.

Nach Genehmigung des Jahresberichts für 1890 wurde beschlossen, dass von dem ausgewiesenen Gewinnsaldo von 28 007 fl. für jede Prioritätsaktie eine 1 % Dividende, d. i. 2 fl. oder für 13 771 Stück der Betrag von 27 542 fl. am 1. Juli d. J. ausbezahlt und der Rest vom 465 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werde.

Generalversammlung der Kolomeaer Lokalbahnen am 23. Mai d. J.

Nach der von der K. K. Eisenbahnbetriebsdirektion Lemberg festgestellten Betriebsrechnung dieser Lokalbahnen für das Jahr 1890 belaufen sich deren Gesammteinnahmen auf 77 561 fl., die Ausgaben auf 58 978 fl. Die Generalversammlung beschloss, von dem ausgewiesenen Gewinnsaldo von 17 860 fl. eine $2^3/_4$ % Dividende für jede Prioritätsaktie, somit für 3 188 Stück einen Betrag von 17 364 fl. am 1. Juli d. J. auszuzahlen und den Rest von 326 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Schliesslich wurde mitgetheilt, dass Verhandlungen mit der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen

zum Zwecke der Erneuerung, bezw. Abänderung des bestehenden Betriebsvertrages insbesondere dahin im Zuge sind, dass eine Pauschalirung für die Betriebsführung und Erleichterungen bezüglich mehrerer Beitragsleistungen eintreten.

Generalversammlung der Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Comp.) am 30. Mai d. J.

Nach dem für 1890 vorgelegten Berichte haben sich die Betriebsverhältnisse des abgelaufenen Jahres gegenüber jenen des Vorjahres im allgemeinen nicht geändert. Die Frequenz, wie auch die Einnahme der beiden Gesellschaftslinien hat sich wohl erhöht, dagegen haben auch die Ausgaben eine namhafte Steigerung erfahren, daher das Endergebniss gegenüber jenem des Vorjahres fast ungeändert erscheint. Die Betriebseinnahmen werden mit 315 570 fl., die Betriebsausgaben mit 219 057 fl. ausgewiesen. Im Sinne der der vorjährigen Generalversammlung gemachten Vorlagen ist der Vorstand um die Konzessionirung mehrerer Linien der Wiener Stadtbahn eingeschritten. Nun ist zwar infolge der Vereinigung der Vororte mit Wien diese Angelegenheit seither in ein neues Stadium getreten. Es wurde der Antrag in betreff der Verwendung des Reingewinnes angenommen und es gelangen von dem zur Verfügung stehenden Saldo von 102 034 fl. 81 000 fl. zur Einlösung der Kupons der Prioritätsaktien mit 9 fl. für das Stück gleich 4⅓ %, 9 000 fl. zur Einlösung der Kupons der Stammaktien mit 1 fl. für das Stück zur Verwendung, 4 549 fl. werden dem Erweiterungsfonds zugewiesen und 7 485 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Wiener Lokalbahnen am 1. Juni d. J.

Dem Berichte des Verwaltungsrathes ist zu entnehmen, dass hauptsächlich infolge verschiedener Investitionsauslagen, die vollständig in die Betriebsrechnung eingestellt wurden, das Betriebsjahr 1890 einen Verlust von 5 350 fl. zu verzeichnen hat. Mit Hinzurechnung des Verlustvortrages aus den Jahren 1888 und 1889 schliesst die Bilanz für 1890 mit einem Verlustsaldo von 22 569 fl. Es wurden mehrere Statutenänderungen beschlossen, denen zufolge die für die Stimmberechtigung in der Generalversammlung zu deponirende Minimalzahl von Aktien von 25 auf 10 Stück herabgesetzt und die letztere Aktienzahl eine Stimme gewährt, ferner die Zahl der Verwaltungsräthe mit 5 bis 7 bestimmt und dem Verwaltungsrathe das Recht der Kooptation bei nicht erreichter Maximalzahl eingeräumt wird.

Generalversammlung der Nyiregyháza-Mátészalkaer Vizinaleisenbahn-Gesellschaft am 1. Juni d. J.

Dem Geschäftsberichte für 1890 zufolge betrugen die Einnahmen 118 249 fl., die Ausgaben 66 336 fl. Aus dem Ueberschusse von 51 912 fl. wird der Kupon der Prioritätsaktien mit je 4 fl. = 4 % eingelöst und 3 212 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Es wurde schliesslich berichtet, dass die Verhandlungen wegen Einführung des Zonentarifes noch im Zuge sind.

Generalversammlung der Ungarischen Nordostbahn in Liquidation am 2. Juni d. J.

In der seit der Verstaatlichung dieser Bahn abgehaltenen 1. Generalversammlung wurde bekannt gegeben, dass im Jahre 1890 aus den 5 prozentigen Prioritätsobligationen 3 563 Stück à 300 fl. ausgeloost wurden, sonach 85 216 Stück im Umlaufe verbleiben. Ferner wurden von den 5 prozentigen Goldobligationen 1 957 Stück à 200 fl. ausgeloost, so dass von diesem Anlehen noch 63 043 im Umlaufe bleiben, während von dem 6 prozentigen Goldanlehen 552 Stück à 1 000 fl. gezogen wurden und aus diesem Anlehen noch 1 037 Stück verbleiben. Die Ausloosung des Aktienkapitals von 17 756 000 fl. beginnt planmässig erst im Jahre 1949, dasselbe ist somit unverändert geblieben.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Wiener Börse sah bereits die vollen Getreidewagen nach Deutschland rollen, die Aktien aller nördlichen Bahnen stiegen rapid. Der Reichskanzler v. Caprivi sprach und die Hausse war vernichtet. Wie dies zumeist geschieht, verfiel man von einem Extrem ins andere; es wurden auch die Böhmischen Bahnen als durch den Gütertarif der Oesterreichischen Staatsbahnen arg gefährdet hingestellt. Dagegen gewinnen die Aktien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft (283) immer mehr an Werth, nachdem der Vertrag über die Ablösung ihrer Ungarischen Linien seitens der Ungarischen Regierung abgeschlossen sein soll. Auf das Gerücht, dass letztere auch die Erwerbung der Ungarischen Linien der Südbahn (102) plane, erholten sich deren Aktien von ihrem vorwöchentlichen Tiefstande. Die flaue Stimmung dehnte sich auf Nordbahn (2835), Nordwestbahn (204,60) und besonders auf Elbethalbahn (211) aus, während der Kurs der Galizischen Carl Ludwigbahnaktien (217,50) sich unbedeutend besserte. Da die Junifälligkeiten nahezu 22 Millionen Gulden betragen, wovon ein grosser Theil der Börse zufliesst, so dürfte ein günstiger Umschwung zu erwarten sein.

Aus Russland.

Die Verkehrsergebnisse des gesammten Eisenbahnnetzes für den Monat Februar d. J.

ergeben die folgenden Resultate. Es waren im Februar überhaupt im Betriebe (ausschl. der Eisenbahnen Finlands 1 759 Werst und Transkaspiens 1 343 Werst) 27 238 (gegen 1890 26 554) Werst. Von dieser Gesammtzahl befanden sich in der Verwaltung des Staates 8 770 (8 471) Werst und der Privatbahnen 18 468 (18 083) Werst.

Der Personenverkehr ergab nun die folgenden Resultate. Es wurden befördert:

überhaupt	2 247 242	(2 256 504)	Personen
und zwar auf den Staatsbahnen .	410 599	(428 352)	„
„ „ Privatbahnen .	1 836 643	(1 828 152)	„

Es ist der Personenverkehr somit um 9 262 Personen zurückgegangen und zwar kommt der ganze Ausfall auf den Verkehr der Staatsbahnen, speziell auf die Charkow-Nikolajewbahn, während das Mehr im Personenverkehr der Privatbahnen in erster Reihe auf die Süd-Westbahnen entfällt.

Im Güterverkehr gelangten zur Beförderung:

überhaupt	296 567 414	(249 228 602)	Pud
und zwar auf den Staatsbahnen .	62 272 557	(53 540 708)	„
„ „ Privatbahnen .	234 294 857	(195 687 894)	„

so dass der Güterverkehr im Februar des laufenden Jahres einen bedeutenden Aufschwung (um 15,9 %) genommen hat und zwar entfällt auch für den Güterverkehr der grössere Theil dieses Mehr an Transportmassen auf die Bahnen im Süden des Reiches.

Aus diesem Verkehre wurden vereinnahmt:

überhaupt	22 181 485	(18 966 005)	R.
und zwar von den Staatsbahnen . . .	5 054 332	(4 381 265)	„
„ „ Privatbahnen . . .	17 127 153	(14 584 740)	„

Für die ganze Betriebsdauer des Jahres 1891 (bis Ende Februar) stellen sich die Betriebsergebnisse wie folgt. Es wurden befördert:

überhaupt	4 619 171	(4 775 350)	Personen
davon auf den Staatsbahnen .	838 797	(901 661)	„
„ „ Privatbahnen .	3 780 374	(3 873 689)	„
überhaupt Güter	564 819 639	(533 182 181)	Pud
davon auf den Staatsbahnen .	112 125 581	(116 069 614)	„
„ „ Privatbahnen .	452 694 058	(417 112 567)	„

Aus diesem Gesammtverkehr sind vereinnahmt worden:

überhaupt	43 149 685	(40 742 444)	R.
davon auf den Staatsbahnen	9 781 733	(9 688 237)	„
„ „ Privatbahnen	33 367 952	(31 054 207)	„
oder für die Bahnwerstlänge überhaupt	1 584	(1 534)	„
und zwar entfielen			
auf die Staatsbahnen	1 107	(1 136)	„
„ „ Privatbahnen	1 807	(1 717)	„

Errichtung einer besonderen Abtheilung bei der Reichskontrole zur Revision der Jahres-Rechenschaftsberichte verschiedener Privatbahnen.

Durch einen Kaiserlichen Befehl vom 18. März 1891 wird angeordnet, dass zur Revision der Jahres-Rechenschaftsberichte der Privateisenbahnen, welche noch nicht der direkten Aufsicht der Reichskontrole unterstellt sind, eine besondere Abtheilung bei derselben errichtet werde behufs Durchsicht der Rechenschaftsberichte aus früherer Zeit, sowie regelmässiger fortlaufender Revision der Rechenschaftsberichte. Diese Abtheilung (Kommission) besteht unter dem Präsidium des Verwaltenden der Eisenbahnabtheilung der Reichskontrole aus zwei Gliedern dieser Kontrole, zwei Gliedern des Ministeriums der Verkehrsanstalten und aus einem Gliede des Finanzministeriums.

Zur Kompetenz dieser Kommission gehört:

1. Die Revision der laufenden Rechenschaftsberichte, welche als Hauptziel zu beachten hat die Vergleichung und Feststellung dessen, ob die Abrechnungen mit der Staatsregierung in vollständig richtiger Grundlage ausgeführt sind. Ausserdem hat die Kommission ihre besondere Aufmerksamkeit zu richten: a) auf die Richtigkeit der Angaben in den Jahresbilanzen bezügl. des Grundkapitals der Gesellschaften und den Hilfskapitalien (Betriebs- und Reservekapital), c) auf die Richtigkeit der Belastung der Ausgaben à conto der Betriebseinnahmen und c) auf die richtige und den Bestimmungen der Statuten entsprechende Vertheilung der reinen Betriebseinnahmen und auf die Richtigkeit der Forderung der Garantiezuschüsse seitens der Staatsregierung.

2. Die Revision der Rechenschaftsberichte früherer Jahre soll sich im wesentlichen auf die Daten beschränken, welche diese Berichte selbst enthalten, wobei die etwaigen Bemerkungen früherer Revisionen zu berücksichtigen sind. Zu einer ein-

gehenden, durch Dokumente zu belegenden Revision ist nur in dem Falle zu schreiten, falls die Daten der Rechenschaftsberichte ungenügend sind und es sich infolge dessen während der Revision herausstellt, dass eine Vergleichung mit den Dokumenten oder in natura nothwendig ist.

3. Von jetzt ab ist die Revision auf Grund von Dokumenten und faktisch nicht nur in den Fällen vorzunehmen, die in Art. 2 näher bezeichnet sind, sondern auch dann, wenn es sich als nothwendig erweist, sich von der Zweckmässigkeit der Verwaltung und den ökonomischen Anordnungen der Direktionen der Bahnen, als auch der Betriebsverwaltung zu überzeugen.

4. Alle Fragen, über die in der Kommission kein einstimmiger Beschluss herbeigeführt werden kann, entscheidet der Reichskontroleur im Einvernehmen mit dem Finanzminister und dem Minister der Verkehrsanstalten.

5. Die dieser Kommission übertragene Revision der Rechenschaftsberichte der Privatbahnen soll in der Weise ausgeführt werden, dass Beamte der Eisenbahnabtheilung der Reichskontrole unter Hinzuziehung noch anderer Amtspersonen dieselbe am Sitze der Verwaltung vornehmen.

Den Schluss des Befehls bilden Bestimmungen über den Gehaltsetat dieser Kommission und wie die Gehälter zur Auszahlung zu gelangen haben.

Soweit das Gesetz. Zum besseren Verständniss des Vorstehenden möchten wir für unsere Leser noch anführen, dass man in Russland einen Unterschied macht zwischen einer „Kontrole" und einer „faktischen Kontrole". Während erstere am Sitz der Reichskontrole in Petersburg ausgeführt wird und sich im wesentlichen auf Durchsicht der Rechenschaftsberichte in rechnerischer und buchhalterischer Beziehung erstreckt, wird die „faktische Kontrole" durch Organe der Regierung ausgeführt, welche speziell für die einzelne Bahn designirt sind und welche das Recht und die Pflicht haben, jede Maassnahme der Verwaltung ihrer Beurtheilung zu unterziehen, namentlich aber sowohl die Vergebung der Lieferung von Materialien, als auch die spätere Abnahme derselben zu überwachen und die gesammte Rechnungslegung bis ins einzelne zu kontroliren.

Die Machtvollkommenheit dieser Regierungsbeamten ist eine sehr grosse und daher die Abhängigkeit der Bahnen, die einer solchen „faktischen Kontrole" unterstellt sind, eine vollkommene.

Festsetzung der Lieferfristen der Eisenbahnen.

Die Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 26. März d. J. setzt, in Erwägung der Bestimmungen des § 53 des allgemeinen Statuts für die Russischen Eisenbahnen, die Lieferfristen fest, welche von den Eisenbahnen gewährt werden und zwar:

A. für die Lieferung von Gütern, welche in Güterzügen befördert werden:

1. zwei Mal 24 Stunden für Abfertigung des Gutes;

2. je 24 Stunden für jede 150 Werst Transportlänge, welche von den in ganzen Wagenladungen im direkten Verkehr zur Beförderung gelangten Gütern zu durchlaufen sind, dagegen 120 Werst für diejenigen Güter, welche pudweise oder im Lokalverkehre zum Transport gelangen. Hierbei werden überschiessende 25 Werst (einschl.) nicht gerechnet, während jede Transportlänge über 25 Werst für 150 bezw. 120 Werst in Rechnung gezogen werden;

3. für jede Uebergabe von Bahn zu Bahn werden 24 Stunden gerechnet.

B. Für die Lieferung von Eilgütern:

1. 24 Stunden für die Abfertigung des Eilgutes;

2. je 24 Stunden für jede 250 Werst Transportlänge, wobei angeschrittene 250 Werst für voll in Rechnung gezogen werden.

Ferner wird sowohl für Fracht- als auch für Eilgut das folgende bestimmt:

Wenn nach der vorstehend angegebenen Berechnung der Lieferfristen der Auslieferungstermin auf einen Feiertag fällt, an dem die Auslieferung der Güter nicht obligatorisch ist (§ 43 des allgemeinen Statuts für die Russischen Eisenbahnen), so soll die Lieferfrist erst am nächstfolgenden Tage ablaufen.

Sollte nach den örtlichen Verhältnissen eine Ausdehnung oder Verkürzung der Lieferfristen für eine oder mehrere Bahnen nothwendig werden, so kann solche Aenderung nur mit Genehmigung des Eisenbahnrathes erfolgen.

Unterbrochen wird der Lauf der Lieferfristen für die Zeit:

a) der Ausführung der Zoll-Accise- und Polizeiformalitäten;

b) während welcher der Betrieb zeitweilig suspendirt werden musste aus Anlass eines Unglücksfalles mit dem Zuge — oder einer Beschädigung der Bahn — oder von Schneeverwehung — oder von atmosphärischen Erscheinungen — oder von ausserordentlicher Anhäufung beladener Wagen — oder von anderen Verhältnissen, wenn die Veranlassung hierzu nur nicht in dem Verschulden einer der am Transport betheiligten Bahnen liegt;

c) der Unterbrechung oder Aufhaltung des Verkehrs auf Grund einer Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten, hervorgerufen durch ganz besondere Ausnahmezustände.

Ueber jede Unterbrechung des Verkehrs ist das Publikum durch Anschläge an den Kassen usw. in Kenntniss zu setzen, während gleichzeitig die Bahnen, welche im direkten Verkehr stehen, hiervon zu benachrichtigen sind.

Die Zeit (2 Tage) für die Abfertigung der Güter wird zu gleichen Theilen der Versandbahn und Empfangsbahn zu gute gebracht, während der Uebergabetag den beiden Nachbarbahnen zu gleichen Theilen in Anrechnung gebracht wird.

Die vorstehenden Angaben beziehen sich nicht auf diejenigen Güter, welche nach besonders vereinbarten Tarifen oder unter besonders vereinbarten Bedingungen zum Transport gelangen.

Aus Afrika.

Tunesien.

Ueber die Frage des Eisenbahnbaues in Tunesien stellt die Zeitung „Tunis" folgende interessante Betrachtungen an:

„Noch heute sind die Tunesischen Bahnen in demselben Zustand wie 1882; seit der Französischen Besetzung des Landes ist nichts zu ihrer Vervollständigung gethan und bei dem jetzigen Stande der Dinge kann man unmöglich wissen, wann bezw. ob das Netz überhaupt jemals vollendet wird. Nichts ist indessen für das Land nothwendiger; denn ganze Gegenden, die sicherlich durch zahlreiche Französiche Ansiedler bewohnt sein würden, wenn man hingelangen könnte, beherbergen noch keinen einzigen. Was sollten sie auch in jenen Gegenden machen, die zwar fruchtbar sind, aber zu entfernt von den Einschiffungshäfen liegen, um den Ernteertrag dorthin zu bringen.

Diese unbegreifliche Unthätigkeit ist sicherlich einer der schwersten Fehler der Tunesischen Politik; er ist um so unverzeihlicher, als er nicht durch gewöhnliche Gründe zu erklären ist. Während Tunesien noch nicht unter der Schutzherrschaft Frankreichs war, hat sich die Französische Regierung dazu verstanden, der Bona-Gelma Eisenbahn eine Zinsengewähr zu bewilligen, damit sie ihr Netz bis Tunis ausdehnen könne; heute aber, wo die Französische Flagge über der ganzen Regentschaft schwebt, will sie nichts mehr für dieses Land thun! Es ist das um so unerklärlicher, als zur Zeit des Baues der Linie, die Algerien mit Tunis verbindet, die Finanzen der Regentschaft in einem solchen Zustande waren, dass die unmittelbare Gewähr der Französischen Regierung für unerlässlich galt. Heute dagegen sind die Tunesischen Finanzen so günstig gestaltet, dass die Gewähr der Tunesischen Regierung genügend ist.

Der einzige Einwand, den man machen kann und der auch nur im allgemeinen berechtigt ist, besteht darin, dass die Französische Regierung, da sie die ganze Tunesische Schuld gewährleistet hat, in gewissem Sinne für alles, was im Lande geschieht, verantwortlich ist, besonders seitdem sie ihre Schutzherrschaft über die Regentschaft erklärt hat, und dass sie infolge dessen selbst mittelbar die Zinsengewähr gibt, welche die Tunesische Regierung der Gesellschaft bewilligen würde. Dieser Einwand ist nicht stichhaltig; denn einerseits kann die Tunesische Regierung heute selbst ihre Schulden bezahlen und andererseits verfügt sie über bedeutende Rücklagen, durch die sie gegen alle Zufälle gedeckt wird. Die Französische Regierung würde also keineswegs selbst mittelbar in eine so natürliche und so nothwendige Unternehmung verwickelt sein, dass man unmöglich annehmen kann, sie werde dieser Unternehmung grundsätzlich Widerstand entgegensetzen; und doch ist seit 1882 nichts zur Vervollständigung eines Netzes gethan, das heute vollendet sein müsste, wenn die Französischen Staatsmänner ihre wirklichen Interessen verstünden.

Die der Bona-Gelma Gesellschaft bewilligte Zinsengewähr würde sich in der That in sehr starken Verhältnissen vermindern und sogar schon ganz weggefallen sein, wenn das Netz derart vervollständigt worden wäre, dass es alle ihm heute noch entgehenden Erzeugnisse an sich ziehen könnte. Daher halten wir es für unsere Pflicht, diese Lebensfrage Tunesiens genau zu prüfen; wir werden versuchen, das Missverständniss, das sich zwischen die Tunesische und Französische Verwaltung eingeschlichen zu haben scheint, zu zerstreuen und wir verzweifeln nicht daran, dass wir die letztere zu der Ueberzeugung bringen, dass die Wahrung ihrer wohlverstandenen Interessen gebieterisch die Vollendung einer Linie verlangt, die erst nach ihrer Vollendung selbständig lebensfähig sein wird. Zehn Jahre sind verloren, das ist schon zu viel; denn wenn man nicht gezögert hätte, wie man es leider gethan, so würde die Zinsengewähr sicherlich schon seit lange aufgehört haben und die Eisenbahn würde heute ihre Kosten selbst einbringen.

Algerien.

Durch Erlass vom 6. April d. J. sind die beiden Ober-Ingenieurbezirke (circonscription d'ingénieur en chef), in die das Departement Algier zum Zwecke der Staatsaufsicht über die Brücken- und Wegebauten eingetheilt ist, derart abgegrenzt, dass die Scheidungslinie von Algier über Maison-Carrée nach dem Süden führt, dem linken Ufer des Harrach und seines Zuflusses Ued-Akra folgt und zwischen den Becken des Zahres Gharbï und Zahres Chergni weiterführt. Zugleich ist der bisher vier Ingenieurbezirke (arrondissement d'ingénieur ordinaire) umfassende östliche Ober-Ingenieurbezirk des Departements Algier in drei Ingenieurbezirke eingetheilt worden, und zwar in den Bezirk Algier mit dem Sitze in Algier, in den Bezirk Südost-Algier ebenfalls mit dem Sitze in Algier und in den Bezirk Tizi-Uzu.

Nach dem der Hauptversammlung der Ostalgerischen Eisenbahngesellschaft am 29. April d. J. erstatteten Geschäftsbericht sind mit der am 11. August 1890 erfolgten Eröffnung des endgültigen Bahnhofs in Bougie nebst der 0,566 km langen Zufahrtsstrecke sämmtliche der Gesellschaft konzessionirten Linien dem Verkehre übergeben und ihr Netz umfasst nun 1. die nur mitbetriebene, im Eigenthum der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft stehende Linie Algier-Maison-Carrée (10,572 km), 2. die Hauptlinie Maison-Carrée-Ménerville-Beni-Mancour-El-Guerrah-Uled-Ramun-Constantine (452,374 km), 3. die Zweigbahn Ménerville-Tizi-Uzu (52,792 km), 4. die Zweigbahn Beni-Mançour-Bougie (88.375 km), 5. die Zweigbahn El-Guerrah-Batna-Biskra (200,933 km) und 6. die Zweigbahn Uled-Ramun-Aïn-Beïda (92,600 km), zusammen 897,646 km. Die Gesammt-Betriebseinnahmen beliefen sich 1890 auf 6 696 204,42 Frcs. (gegen 5 233 350,31 Frcs. in 1889); die Ertragsfähigkeit der einzelnen Linien zeigt sich darin, dass die Linie Nr. 1 eine kilometrische Einnahme von 17 768,07 Frcs., Nr. 2 von 9 678,25 Frcs., Nr. 3 von 4 602,68 Frcs., Nr. 4 von 5 456,69 Frcs., Nr. 5 bis Batna von 7 608,40 Frcs. und von dort bis Biskra eine solche von 3 740,99 Frcs., endlich die Linie Nr. 6 eine kilometrische Einnahme von 3 733,85 Frcs. ergab. Die Einnahmesteigerung hat ihren Hauptgrund in der überaus reichen Ernte, welche die Gesellschaft nach den Einschiffungsplätzen zu befördern hatte; so wurden 1890 bei der Ostalgerischen Bahn 155 634 t Getreide aufgegeben gegen nur 70 901 t in 1889 und 21 189 t in 1888. Diese Zahlen zeigen, welch ausserordentlichen Schwankungen die Getreidesendungen in Algerien unterworfen sind, und geben ein Bild von den Schwierigkeiten, welche durch so unregelmässige und sprungweise auftretende Sendungen für den Betrieb geschaffen werden. Wie gross auch die Mengen sein mögen, sie müssen in sehr kurzer Frist bewältigt sein; denn die Algerischen Landwirthe haben weder Räume, um das Getreide aufzuspeichern, noch auch die Mittel, um den Verkauf auf eine längere Zeit im Jahre vertheilen zu können. Dadurch erwächst für die Verwaltung die Verpflichtung, einen ganz ausser Verhältniss zum gewöhnlichen Verkehr stehenden Fahrpark zu haben und die Zahl der Güterzüge drei Monate lang im Jahre bedeutend zu vermehren, so dass die Betriebsausgaben erheblich angeschwellt werden. Die letzteren betrugen 1890 im ganzen 6 330 375,95 Frcs., oder für die allgemeine Verwaltung 941 988,77 Frcs., Betriebsdienst 934 879,06 Francs, Werkstättendienst und Zugförderung 1 479 987,46 Frcs., Bahnunterhaltung und Geleisbewachung 2 439 460,37 Frcs. und für Gemeinschaftsstrecken (Algier-Maison-Carrée und Bahnhof Constantine) 534 060,29 Frcs. Die hohe Ausgabe für Bahnunterhaltung wird durch den Mangel an Festigkeit des thonhaltigen Bodens, den die Bahn in der Provinz Algier durchläuft, verursacht; in jenen Theilen wird die Unterhaltung durch das Rutschen des Bodens während der vom November bis Mai dauernden Regenzeit sehr schwierig und kostspielig gemacht. Diese Lage bessert sich dank der unternommenen Befestigungsarbeiten von Jahr zu Jahr, doch ist eine fühlbare Ermässigung der Unterhaltungskosten erst nach mehreren Jahren zu erwarten. Ausserdem muss man in Betracht ziehen, dass alle Geleisersatzstoffe und Heizstoffe nach Algerien geschafft werden müssen und dass die klimatischen Verhältnisse einen grossen Theil des Personals gerade während der Zeit, wo die Gesellschaft seiner Dienste am dringendsten bedarf, brachlegt. Der Staat hat der Gesellschaft eine Betriebskosten-Vergütung von 6 266 942,20 Frcs. (63 433,75 Frcs weniger als die wirklichen Betriebsausgaben) und einen Reinertrag von 9 793 375,06 Frcs., zusammen also 16 060 317,26 Frcs. gewährleistet; da hiervon die erzielten Betriebseinnahmen in Höhe von 6 696 204,42 Frcs. abzuziehen sind, so hatte der Staat 1890 einen Zuschuss von 9 364 112,84 Frcs. gegen 10 373 382,63 Frcs. im Vorjahre zu leisten. Die Betriebseinnahmen (6 696 204,42 Francs), der Staatszuschuss (9 364 112,84 Frcs.) und eine den Betriebsrücklagen entnommene Summe von 63 433,75 Frcs. ergeben eine Gesammteinnahme von 16 123 751,01 Frcs., von der nach Abzug der Betriebsausgaben (6 330 375,95 Frcs.) sowie nach Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen (8 136 335 Frcs.) noch 1 657 040,06 Frcs. verfügbar bleiben; der Gewinn der Antheilscheine ist auf 30 Frcs. festgesetzt. An Anlagekosten waren Ende 1889 182 840 249,53 Frcs. ausgegeben, zu Ende 1890 dagegen 185 897 521,71 Frcs, darunter 76 272,83 Francs für Vorarbeiten zur Erweiterung des Netzes.

Aus Nordamerika.

Nordsüdamerikanische Verbindungsbahn.

Nachdem während der letzten Tagung des Nordamerikanischen Kongresses eine Summe von 65 000 D. als Antheil der Vereinigten Staaten an den Vorarbeiten der auf dem Panamerikanischen Kongresse im Jahre 1889 beschlossenen Nordsüdamerikanischen Verbindungsbahn bewilligt worden ist, hat am 10. April d. J. ein Dampfer mit zwei Ingenieurabtheilungen an Bord den Hafen von Newyork verlassen, um diese in Colon ans Land zu setzen, von wo sie sich über Panama und Guayaquil nach Quito zur Vornahme der etwa zwei Jahre in Anspruch nehmenden Vorarbeiten der Nordsüdamerikanischen Verbindungsbahn begeben werden. Von Quito wird die eine Abtheilung südwärts durch Ecuador, Peru und Bolivia nach Chile, die andere nordwärts durch Ecuador, Kolumbia und die Staaten Mittelamerikas nach Mexiko vordringen. Damit ist eins jener Amerika eigenthümlichen Riesenunternehmen, deren Ausführung inmitten schier unüberwindlich scheinender Hindernisse uns schon so oft Achtung vor der unermüdlichen Thatkraft und zähen Ausdauer der Nordamerikaner abgenöthigt hat, aus dem Reiche der verschwommenen Phantasiebilder in das wirkliche Leben übergeführt. Allerdings ist auch jetzt noch das Zustandekommen des kühnen Planes nicht gesichert; darüber aber darf man sich keinem Zweifel hingeben, dass dieses Unternehmen, wenn es ausgeführt wird, wie kein anderes geeignet ist, den stolzen Ausspruch Monroë's: „Amerika den Amerikanern“ zu verwirklichen. Den Nutzen aus diesem Unternehmen ziehen fast ausschliesslich die Nordamerikaner, denen es darauf ankommt, nach Südamerika, dessen Zugang zur See sie den Europäischen Schiffen nicht verschliessen können, einen nur ihren eigenen Erzeugnissen zugänglichen Absatzweg zu erhalten. Auf dem Kongress hüteten sich die Nordamerikaner wohl, diesen Zweck merken zu lassen; man sprach dort nur die Ansicht aus, „dass eine Eisenbahn, die alle oder den grössten Theil der auf dem Kongresse vertretenen Völker verbinde, zur Entwickelung herzlicher Beziehungen zwischen ihnen sowie zur Vermehrung ihrer wirthschaftlichen Interessen beitragen werde.“ Unverblümt aber tritt der verfolgte Zweck aus folgender Aeusserung, die der Präsident Harrison jüngst auf einer Reise durch Texas gethan, hervor: „Wir sind gross und reich genug, um in der Auffassung unserer Rechte und Hoffnungen weiter gehen zu können wie unsere Staatsmänner von ehedem. Wenn Sie es zufrieden mitansehen wollen, wie sich die Völker Europas den Handel Südamerikas fast ausschliesslich aneignen, so will ich es nicht; denn dieser Handel kommt naturgemäss uns zu wegen unserer Nachbarschaft und der gleichen Anschauungen, die alle Völker unserer Halbkugel, wo es keine Könige gibt, verbindet.“

Der Gedanke der Nordsüdamerikanischen Verbindungsbahn ist nicht neu, sondern bereits vor etwa 12 Jahren in einem Yankeehirn entsprungen; seit 1884 beschäftigte sich der Kongress der Vereinigten Staaten mit der Sache und widmete ihr nicht unbedeutende Zeit, so dass sie bereits anfing, Aufsehen zu erregen. Dann gerieth der Plan fast ganz in Vergessenheit, bis er 1889 durch den Staatssekretär Blaine dem Panamerikanischen Kongresse vorgelegt wurde. Nach langen Verhandlungen sprachen sich 15 Staaten, und zwar die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Mexiko, Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua, Kolumbia, Ecuador, Peru, Bolivia, Chile, Argentinien, Paraguay, Brasilien und Venezuela, für eine Nordsüdamerikanische Verbindungsbahn aus und einigten sich auch über die maassgebenden Grundsätze. Nach diesen sollte ein internationaler Ingenieurausschuss eingesetzt werden, der die möglichen Richtungslinien zu untersuchen, ihre wirkliche Länge festzustellen, für jede einen Kostenanschlag anzufertigen und ihre gegenseitigen Vortheile abzuwägen hat; dieser Ausschuss soll in einer Ingenieurabtheilung bestehen, zu der jeder Staat 3 Mitglieder stellt, und ist befugt, sich in Unterausschüsse zu theilen, auch die von ihm behufs schneller Ausführung der Arbeiten für erforderlich gehaltene Anzahl fernerer Ingenieure und Beamten zu bezeichnen. Jede Regierung wird aufgefordert, Hilfskommissare und -Ingenieure in den mit den Vorarbeiten der betreffenden Theilstrecke betrauten Unterausschuss abzuordnen. Die Bezüge der Ausschussmitglieder, sowie die Kosten der Vorarbeiten sind von allen betheiligten Staaten nach Verhältniss ihrer Bevölkerung zu bestreiten. Die Bahn muss, wenn es die gemeinsamen Interessen gestatten, die in der Nachbarschaft ihrer Richtung liegenden bedeutenden Städte verbinden; kann die allgemeine Richtungslinie nicht ohne grosse Schwierigkeiten dementsprechend geändert werden, so sind Zweigbahnen zum Anschluss dieser Städte an die Hauptlinie vorzusehen.

Behufs Ermässigung der Baukosten sollen bestehende Linien, sofern es ausführbar und mit der Richtung oder den Vorbedingungen der neuen Bahn vereinbar ist, ausgenutzt werden. Bau, Direktion und Betrieb sollen für Rechnung der Konzessionsinhaber oder ihrer Rechtsnachfolger geführt werden; die Konzession kann sich auf die ganze Linie oder auf einzelne Theilstrecken beziehen. Sämmtliche zum Bau und Betriebe erforderlichen Gegenstände sind von allen Einfuhrzöllen frei, doch werden Vorkehrungen getroffen werden, um jedem Missbrauch dieses Vorrechts vorzubeugen. Die Ausführung der Bahn soll durch Beihilfen, Landschenkungen und Zinsengewähr unterstützt und endlich alle zum Bau oder Betriebe gebrauchten beweglichen oder unbeweglichen Güter von jeder Staats-, Provinzial- oder Gemeindesteuer frei sein. Die Bahn wird nur dann gebaut, wenn die Vorarbeiten ihre Ausführbarkeit und Angemessenheit ergeben; endlich wird sie auf immer für neutral erklärt.

Wenn auch die eingehenden Vorarbeiten erst auf Grund der jetzt in Angriff genommenen Vermessungen angefertigt und dann ein endgültiger Beschluss über die Richtungslinie gefasst werden kann, so sind doch die möglichen Richtungslinien schon heute in ihren allgemeinen Zügen bekannt. Die ganze Linie zerfällt in 3 Theilstrecken, von denen die erste von der Stadt Mexiko, dem Endpunkt der Bahnen Nordamerikas, bis San Miguel in San Salvador, die zweite von dort über die Landenge bis Quibdo an der Westküste von Kolumbia und die dritte von dort bis zum Anschluss an die Bahnen Chiles und Argentiniens reicht. Für die erste Theilstrecke ist die Wahl zwischen der West- und der Ostküstenlinie zu treffen; die westliche Linie benutzt zunächst die zum Theil schon im Betriebe befindliche Bahn von Mexiko über Pueblo, Tehuacan und Tehuantepec nach Tonala, überschreitet dann die Grenze von Guatemala, folgt über Retalhulen der Westküste, schneidet die Bahn San Jose-Guatemala in Escuintla, verlässt bei ihrem Eintritt in San Salvador etwas die Küste und führt über Cojutupeque und San Vincente nach San Miguel an der Südgrenze von San Salvador. Die östliche Linie, welche durch gesundere und volkreichere, aber auch bergigere Gegend läuft und kürzer ist, führt von Mexiko über Vera-Cruz, Alvarado, Minatitlan auf der Landenge von Tehuantepec und San Christobal, berührt in Guatemala die Orte Totunicapan und Guatemala, in San Salvador die Städte Santa Anna und San Salvador und endigt ebenso wie die westliche Linie in San Miguel. Für die zweite Theilstrecke kommt nur eine Richtung in Betracht, die von San Miguel den Busen von Fonseca umgeht, im südlichen Theil von Honduras die Stadt Choluteca berührt, dann in Nicaragua eintritt, die Nicaraguabahn von Chinandeja bis Granada am Nicaraguasee benutzt, längs dieses Sees über Rivas nach der Grenze von Costa-Rica (das sich übrigens nicht für die Bahn erklärt hat) eilt und sich nun auf ihrem ganzen Lauf durch Costa-Rica und über die Landenge von Panama bis zu ihrem Endpunkte Quibdo (Westküste von Kolumbia) stets in der Küstenebene des Stillen Meeres hält, weil bei Benutzung der Ostküste die Gefahr vorliegt, dass sich auch die Europäischen Völker die Bahn zu nutze machen könnten, was die Nordamerikaner vor allen Dingen vermeiden wollen. Für die dritte Theilstrecke sind vier Richtungen möglich; die erste führt am westlichen Fusse der Anden in der Küstenebene südlich, berührt aber im allgemeinen nur wenig bevölkerte Gegenden und leidet zu sehr unter dem Wettbewerb der Schifffahrt. Die zweite mögliche Linie übersteigt von Quibdo theilweise in einer Höhe von 12 000′ die Anden, führt an deren Ostabhang in etwa 400′ Meereshöhe entlang, übersteigt in Peru abermals die Ostkette der Anden, betritt die in 11 000′ Meereshöhe gelegene Hochebene, benutzt von Cuzco bis Puno am Titicacasee, die Peruanische Südbahn läuft längs des Titicacasees nach dem 12—13 000′ hohen Hochland von Bolivia und erreicht über La Paz und Oruro den Gabelungspunkt Huanchaca, von wo einerseits ein Anschluss nach Jujuy in Argentinien, andererseits nach Autofagasta in Chile hergestellt wird. Die dritte mögliche Linie übersteigt ebenfalls in Kolumbia die Anden, verlässt ganz das Gebirge und durchläuft das noch unerforschte und unbesiedelte, aber an Naturschätzen reiche Quellgebiet des Orinoco und Amazonenstromes, um schliesslich in Paraguay oder Argentinien seinen Anschluss zu finden. Die vierte Linie endlich übersteigt in Kolumbia nur die Westkette der Anden, führt im Caucathale über Cartago und Popoyan aufwärts, übersteigt hier die Wasserscheide zwischen dem Atlantischen und Stillen Meere, gewinnt über Pasto und Imbabura die Grenze von Ecuador, berührt in diesem Staate Quito, Riobamba (Sibambe), Cuenca und Loja, betritt Peru und erreicht über Cerro de Pasco endlich Cuzco, von wo die Weiterführung mit der zweiten Linie zusammenfällt. Die ganze Nordsüdamerikanische Verbindungsbahn beträgt mehr als 9 000 Meilen, die vorzugsweise in Betracht kommende Strecke von Mexiko bis zum Norden von Chile und Argentinien aber etwa 5 000 Meilen; gebaut (etwa 300), im Bau oder in Bauvorbereitung sind hiervon etwas über 2 000 Meilen, so dass noch fast 3 000 Meilen bleiben, deren sich noch keine Messkette erbarmt hat.

Die Schwierigkeiten des Unternehmens sind mannigfacher Art. Zunächst können die vorhandenen Bahnen fast gar nicht benutzt werden, weil sie mit ganz geringen Ausnahmen, den vorhandenen Bedürfnissen entsprechend, von der Küste ins Innere eindringen; alsdann ist die Spurweite der Bahnen fast in jedem Lande eine andere, sogar nicht einmal innerhalb desselben Landes gleich. Da die Bahn grösstentheils durch Gebirgsgegenden laufen muss, werden die Baukosten ungeheuer anschwellen; infolge dessen wird es schwer halten, Unternehmer zu finden oder nur um den Preis sehr grosser Opfer. Dass die Bahn selbst ihre Kosten aufbringen wird, daran wird man nicht glauben können; denn eben der Umstand, dass die bisherigen Bahnen sämmtlich von der Küste nach dem Innern führen, beweist, dass noch kein Bedürfniss für eine in gleicher Richtung mit der Küste führende Bahn vorhanden ist. Indessen würden die Vereinigten Staaten das Werk trotz aller Schwierigkeiten, dank der bekannten Thatkraft des Germanischen Volksstammes in Amerika, baldigst zu einem günstigen Ende führen, wenn sie es allein auszuführen hätten; ob es ihnen aber gelingen wird, die verschiedenen Romanischen Staaten, die nur lau oder selbst widerwillig dem Unternehmen zugestimmt haben, auch zur Ausführung mit fortzureissen, das ist eine Frage, die schwer zu beantworten ist.

Gültigkeit von Frachtrückerstattungs-Verträgen.

In der Begründung eines jüngst von dem Obersten Gerichtshofe des Staates Indiana ergangenen Urtheils ist bezüglich der Gültigkeit von Frachtrückerstattungs-Verträgen u. a. folgendes ausgeführt:

Wenn ein Frachtführer Waaren zu einem bestimmten Preise zur Beförderung annimmt und er zahlt nach erfolgter Beförderung dem Aufgeber einen Theil dieses Preises zurück, so ist das nur eine Abmachung, um die Waaren gegen eine am Schlusse versprochene Vergütung zu befördern, aber nicht ungesetzlich. Ein in den vom Frachtführer abgeschlossenen Verträgen bestimmter Vorzug ist bei unparteiischer Beförderung der Waaren nicht als anstössig zu betrachten. Die Parteilichkeit besteht nur dann, wenn die Vortheile ungleich sind und wenn ein Theil zum Schaden eines anderen, der die gleichen Rechte hat, ungebührlich begünstigt wird. Die gewöhnlichen Frachtführer können also beim Abschluss von Frachtverträgen innerhalb der Grenzen der Rechtlichkeit und Unparteilichkeit ihre eigenen Interessen zu Rathe ziehen. Wenn dagegen zwischen Körperschaften, denen ein öffentlicher Dienst, wie etwa den gewöhnlichen Frachtführern übertragen ist, ein Vertrag abgeschlossen wird, der keinen anderen Zweck hat, als den Wettbewerb zu beseitigen, und die zur Erreichung dieses Zweckes einzuschlagenden Mittel bezeichnet, so ist ein solcher Vertrag ungesetzlich und dem öffentlichen Interesse zuwider. Aus einem ungesetzlichen Vertrage kann kein Klagerecht hervorgehen, und zwar nicht nur, wenn er der Form nach ungesetzlich ist, sondern auch dann, wenn er dem öffentlichen Interesse zuwiderläuft.

Kundgebungen gegen gesetzliche Beschränkungen der Eisenbahnen.

Im Staate Minnesota ist von dem Abgeordneten Currier ein Gesetzentwurf eingebracht worden, nach dem ein Eisenbahnausschuss von 3 Mitgliedern eingesetzt werden soll, der innerhalb 60 Tagen die Tarife aller Eisenbahnen des Staates festzusetzen hat. Hiergegen wendet sich der etwa 20 000 Mitglieder zählende Minnesota-Eisenbahnklub und wendet ein, dass die Eisenbahnverwaltungen suchen würden, die ihnen durch die Tarifherabsetzung entzogenen Einnahmen durch Einschränkung der Ausgaben einzubringen; zu dem Zweck würde das Vorrücken der Beamten beschränkt, ihr Gehalt herabgesetzt und von der Dienstentlassung so oft als möglich Gebrauch gemacht werden. Dadurch würde der Beamte, der bisher lange Zeit im Dienste einer Verwaltung blieb und eine im Interesse der Antheilhaber gelegene bedeutende Erfahrung erwarb, dem Verlust seiner Stellung ausgesetzt sein und sich mit vieler Mühe anderen Berufszweigen zuwenden müssen.

Im Staate Illinois hat sich am 1. März d. J. im Orte Decatur eine bereits mehrere hundert Mitglieder zählende neue Gesellschaft, der Railway Employe's Club, gebildet und beabsichtigt, die Bekämpfung jeder auf Verminderung der Eisenbahnen des Landes abzielenden Gesetzgebung. Die Gesellschaft will national sein und der von den Farmer- und anderen Vereinigungen befürworteten ungerechten und drückenden Gesetzgebung entgegentreten; die Mitglieder werden bei der Abgeordnetenwahl keinem Bewerber ihre Stimme geben, der sich nicht verpflichtet, die Eisenbahngesellschaften in allem, was vernünftig und gerecht ist, rechtschaffen zu behandeln.

Im Staate Jowa glaubt eine Zeitung darauf hinweisen zu sollen, dass die Zahl der von den Bürgern dieses Staates besessenen Eisenbahnwerthe, seitdem die Politiker und Farmer

von Jowa ihre Angriffe gegen die Interessen der Eisenbahnen ihres Staates begonnen haben, ungeheuer zurückgegangen ist. 1884 besassen die Bewohner von Jowa noch für 8 070 340 D. Eisenbahnwerthe, 1888 nur noch für 5 369 451 D. und seitdem dürften diese Zahlen noch weiter zurückgegangen sein; zudem seien die Eisenbahntarife in Jowa jetzt niedriger als in irgend einem anderen Staate des Westens.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Haftpflicht.** Das Reichsgericht hat in einer Entscheidung vom 27. Mai 1889 den Grundsatz angenommen: „Das plötzliche Hinüberlaufen eines normal entwickelten, 7—8 Jahre alten Kindes über den Strassendamm vor einem schnell herankommenden sichtbaren und durch sein Rollen hörbaren Pferdebahnwagen, ohne auf die Warnung anderer Personen zu hören, kann dem Kinde, welches bei diesem Hinüberlaufen zu Boden gefallen, vom Pferdebahnwagen erreicht und verletzt worden, zum Verschulden angerechnet werden und die Schadenersatzverbindlichkeit des Pferdebahnunternehmers ausschliessen."

Schadenersatz - Anspruch gegen einen Eisenbahnunternehmer wegen mangelhafter Beschaffenheit einer Barriere nach gemeinem Recht. Am 19. Juli 1889 fuhr ein Knecht des Klägers mit zwei aneinander geketteten Wagen auf dem sogenannten Fortifikationswege nach Wilhelmshafen, und gelangte Abends nach 10 Uhr an die Stelle, wo dieser Weg die Eisenbahn kreuzt. Da die südliche Barriere an der Kreuzungsstelle, wie festgestellt ist, geöffnet war, fuhr derselbe auf das Bahngeleise hinauf, und bemerkte er erst infolge des Stehenbleibens der Pferde, dass die nördliche Barriere geschlossen war. Während er diese zu öffnen suchte, wurde einer der Wagen von einem herankommenden Bahnzuge erfasst, der Wagen zertrümmert, eines der Pferde getödtet und das andere verletzt. Die auf Ersatz des erwachsenen Schadens gerichtete Klage wurde im Urtheil des Landgerichts zu Oldenburg vom 10. Juli 1890 abgewiesen, auf Berufung des Klägers jedoch im Urtheil des Oberlandesgerichts zu Oldenburg vom 17. Dezember 1890 dahin reformirt, dass die Klage dem Grunde nach für begründet erkannt ist. Das Oberlandesgericht hat festgestellt, dass die an der Kreuzungsstelle befindliche Zugbarriere während mehrerer Tage und namentlich zur Zeit des Unfalls nicht ordnungsmässig funktionirt hat, und hieraus nach den Grundsätzen des Aquilischen Gesetzes die Haftbarkeit der Beklagten für den eingetretenen Schaden gefolgert.

Gegen dies Urtheil hat die Beklagte Revision eingelegt. Aus den Gründen des Revisionsurtheils:

Insoweit den Bahnverwaltungen zur Vermeidung der mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen Gefahren durch besondere gesetzliche oder polizeiliche Vorschriften die Haltung von Schutzvorrichtungen auferlegt ist, haben dieselben denjenigen Schaden zu tragen, welcher auf eine Vernachlässigung solcher Anordnungen zurückzuführen ist — vergleiche Bolze, Praxis des Reichsgerichts Band 8 Nr. 274. — Den Bahnverwaltungen liegt es ob, derartige Schutzvorrichtungen in einem dauernd ordnungsmässigen Zustande zu erhalten und die nöthige Vorkehr zu treffen, dass dieselben beim Gebrauche jederzeit in wirksamer Weise funktioniren. Ist dies wie hier nicht geschehen, so kann die Bahnverwaltung sich gegenüber einem infolge ihrer Versäumnisse eingetretenen Schaden weder dadurch exculpiren, dass sie den mangelhaften Zustand der Schutzvorrichtung nicht gekannt habe, noch dadurch, dass der Schade durch Aufwendung grösserer Sorgfalt seitens des Geschädigten hätte abgewandt werden können.

Die hier fragliche Barriere hatte aber keineswegs allein die Bestimmung als Warnungszeichen zu dienen, sondern sie war — wie schon in der Entscheidung des Reichsgerichts vom 2. Juli 1889 ausgesprochen ist — bestimmt, zur Vermeidung drohender Gefahren beim Herannahen eines Bahnzuges eine, wenn auch nicht unüberwindliche, so doch kräftige Schranke gegen das Beschreiten des Bahngeleises zu bilden. Es folgt dies unmittelbar aus der Vorschrift des § 4 sub. 3 des Bahnpolizei-Reglements für die Deutschen Eisenbahnen vom 30. November 1885, welcher anordnet, dass Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn mit s t a r k e n leicht sichtbaren Barrieren in angemessener Entfernung versehen sein müssen. Wenn die fragliche Barriere sich in diesem gesetzlich vorgeschriebenen Zustande befunden hätte, so ist anzunehmen, dass die Pferde des klägerischen Fuhrwerks vor der südlichen Barriere Halt gemacht hätten, gleichwie sie vor der geschlossenen nördlichen Barriere stehen blieben. Die Vorinstanz hat daher mit genügender Begründung angenommen, dass der Unfall auf eine von der Beklagten zu verantwortende Versäumung der gesetzlichen Schutzvorschriften zurückzuführen ist.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 10. April 1891 in der Sache K. w. Grossherzoglich Oldenburgische Eisenbahndirektion.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Lokalbahn - Aktiengesellschaft München. E r ö f f n u n g d e r I s a r t h a l b a h n (M ü n c h e n - W o l f r a t s h a u s e n). Am 10. Juni d. J. wurde die Theilstrecke Thalkirchen - Ebenhausen mit den Stationen: Thalkirchen, Grosshesselohe, Pullach, Höllriegelsgreuth-Grünwald, Baierbrunn, Hohenschäftlarn, Ebenhausen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Die Strecke von Ebenhausen bis zum Endpunkt der Isarthalbahn d. i. Wolfratshausen wird in ca. 4 Wochen dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Ueber den Anschluss von Thalkirchen nach München ist ein Eröffnungstermin noch nicht vorgesehen.

Für die Isarthalbahn haben die Bahnordnung für Bayer. Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 1. Juni 1882, das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands und der Deutsche Eisenbahngütertarif Theil I, sowie der Lokaltarif der neueröffneten Strecke Gültigkeit.

Die Personenbeförderung findet nur in II. und III. Wagenklasse statt. Mit der Kgl. Bayer. Staatsbahnstation München C. B. ist über Grosshesselohe als Umsteigestation eine direkte Personenabfertigung eingerichtet.

Solange der Anschluss Thalkirchen-München nicht hergestellt ist, beschränkt sich der Güterverkehr nur auf die Lokalbahnstrecke; mit Eröffnung der Anschlussstrecke werden die Stationen in den direkten Güterverkehr einbezogen.

München, den 11. Juni 1891. (1119)
Lokalbahn-Aktiengesellschaft.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Die im diesseitigen Bezirk gelegene Station Morsbach erhält vom 15. d. Mts. ab die Bezeichnung „M o r s b a c h b e i A a c h e n".

Köln, den 13. Juni 1891. (1120)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

3. Güterverkehr.

Saarbrücken-Pfälzischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. gelangen die im Südwestdeutschen Tarifhefte Nr. 2 (Verkehr mit Elsass-Lothringen) — Nachtrag XI — unter Ausnahmetarif Nr. VII aufgeführten Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Wegebaumaterialien auch im Verkehre zwischen den Pfälzischen Stationen Altenglan und Rammelsbach einerseits und den im Saarbrücken-Pfälzischen Tarife enthaltenen Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrheinisch) andererseits zur Anwendung.

Köln, den 8. Juni 1891. (1121)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlenverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt Tarifnachtrag VI in Kraft. Dieser enthält neue und abgeänderte Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Erfurt, Magdeburg, der Königlichen Militärbahn und der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, sowie Aenderungen des Verzeichnisses der Zechenbahnfrachten und des Nebengebührentarifs. Ausserdem werden durch denselben die Frachtsätze für die Stationen Obergeorgenthal der Dux-Bodenbacher Bahn und Tremosna und Kaznau der Pilsen-Priesener Bahn (Tarif vom 1. Juli 1888 nebst Nachträgen I—V) am 15. August d. J. ohne Ersatz aufgehoben.

Abdrücke des Nachtrags VI sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, am 6. Juni 1891. (1122)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verkehr. Ungarisch - Oesterreichisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. August d. J. treten die zwischen den Oesterreichischen Stationen D o m b r a u, J a b l u n k a u, K a r w i n, T e s c h e n und T r z y n i e t z der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und Stationen der Preussischen Direktionsbezirke Breslau, Berlin, Bromberg und den Stationen Jägerndorf und Ziegenhals der Mährisch-Schlesischen Centralbahn andererseits im Ostdeutsch-Oesterreichisch - Ungarischen Verbandstarif Theil II — Heft 1 vom 1. April 1887 nebst Nachträgen I—VI sowie im Theil II — Heft 2 vom 1. Oktober 1886 nebst

Nachträgen I—VI, ferner im Ungarisch-Oesterreichisch-Deutschen Holz- und Borketarif vom 1. August 1888 nebst Nachträgen I—II bestehenden direkten Frachtsätze ausser Kraft.

An Stelle dieser Frachtsätze gelangen am 1. August 1891 nach Maassgabe des vorliegenden Verkehrsbedürfnisses neue Frachtsätze im Nachtrage III zum Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandstarif Theil II — Heft 1 vom 1. Oktober 1890 sowie im Nachtrag XV zum Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandstarif Theil II — Heft 2 vom 15. April 1885 zur Einführung. Die im Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Bromberg bestehenden bezüglichen Frachtsätze kommen mangels Verkehrsbedürfnisses ohne Ersatz zur Aufhebung. Mit den vorbezeichneten Tarifnachträgen des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandes werden ferner folgende Aenderungen und Erweiterungen durchgeführt:

a) Laut Nachtrag III zum Theil II — Heft 1.

1. Neue Frachtsätze für die Station Teschen K. F. N. B.,

2. Aufhebung des Ausnahmetarifs Nr. 20 Samen und Sämereien aller Art etc.,

3. neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 24 Quarz- und Bruchsteine,

4. ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 39 A Eisenerze etc. ab Station Eisenerz,

5. neue Ausnahmesätze für getrocknete Malztreber.

b) Laut Nachtrag XV zum Theil II — Heft 2.

1. Frachtsätze für die in den Verband neu aufgenommenen Stationen Langenbielau und Ober-Langenbielau,

2. neue Ausnahmesätze für Eisenerze von Waldenburg.

Abdrücke dieser Tarifnachträge können bei den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 10. Juni 1891. (1123)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Thüringisch-Bayerischer Verband. Mit Wirksamkeit vom 15. Juni d. J. ab wird die Station Gotteszell in den Ausnahmetarif 24 für gebrannte Steine etc. von Greppin nach Bayerischen Stationen aufgenommen. Der Ausnahmefrachtsatz Greppin-Gotteszell beträgt 1,13 ℳ für 100 kg.

Ferner werden die unter den Ausnahmetarif 7 für Metalle und Holzwaaren fallenden Artikel mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab in den Ausnahmetarif 6 für bestimmte Stückgüter aufgenommen, wodurch der Ausnahmetarif 7 ausser Kraft tritt.

Erfurt, den 10. Juni 1891. (1124)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Oberschlesischen Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Koks:

a) im Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und nach den Stationen Louisenhof und Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Eisenbahn,

b) nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und der Königlichen Militär-Eisenbahn,

c) nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn

d) nach den Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und nach Station Reichenberg (Süd-Nordd. Verbind.-Bahn)

treten mit dem 15. Juni d. J. ein Nachtrag I bezw. XII und I und mit dem 1. Juli d. J. ein Nachtrag IV in Kraft.

Sämmtliche 4 Nachträge enthalten neue Frachtsätze für die Haltestelle Bobrek des Direktionsbezirks Breslau.

Ausserdem enthält der Nachtrag zu a neue Sätze für die Haltestelle Grafenort (erst gültig vom Tage der Eröffnung dieser Haltestelle für den Güterverkehr an) und ermässigte Sätze von einigen Gruben etc. nach den Stationen Naklo, Radzionkau und Scharley; der Nachtrag zu b neue Frachtsätze für die Stationen der Neubaulinie Zielenzig-Meseritz (erst gültig vom Tage der Eröffnung des Verkehrs auf dieser Linie an); der Nachtrag zu c neue Frachtsätze für die Stationen Gr.-Brittanien und Heinrichswalde der Neubaulinie Tilsit-Labiau.

Druckexemplare dieser Nachträge sind von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 12. Juni 1891. (1125)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Am 15. Juni d. J. tritt der Nachtrag XIX zum Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, des Kilometerzeigers, sowie der Ausnahmetarife und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist von den Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen unentgeltlich zu beziehen.

Erfurt, den 10. Juni 1891. (1126)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königl. Ungar. Staatseisenbahnen. (Nachtrag II zu dem Gütertarif der Somogy-Szobb-Barcser Lokaleisenbahn.) Zu dem vom Tage der Betriebseröffnung gültigen Gütertarif (Theil II) der im Betriebe der Kön. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Somogy-Szobb-Barcser Lokaleisenbahn tritt mit 1. Juli 1891 der Nachtrag II in Kraft, durch welchen die auf die Station Barcs bezügliche und in dem vom 1. Januar 1891 gültigen Nachtrag I enthaltene Beschränkung des Güterverkehrs ausser Kraft gesetzt wird, und welcher die Ergänzung des Ausnahmetarifes I enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Tarifbüreau der Kön. Ung. Staatseisenbahnen für 5 kr. pro Exemplar erhältlich.

Budapest, am 7. Juni 1891. (1127)
Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband. Niederländisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Belgisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Weintransporte. Die in vorgenannten 3 Verbänden für Wein in Fässern und Flaschenwein in Kisten bestehenden Ausnahmetarife finden unter Aufrechthaltung der betreffenden Tarifbestimmungen mit Gültigkeit vom 1. Juli 1891 auch für Flaschenwein in Körben Anwendung.

Wien, am 9. Juni 1891. (1128)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Einführung des Nachtrages I zum Lokalpersonentarife für die Ungarische Strecke.) Vom 15. Juni l. J. tritt zu dem für die Ungar. Linie ab 1. Oktober 1890 gültigen Personen- und Gepäcktarife der Nachtrag I mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Aenderungen in den Stationstabellen für die zonenmässige Eintheilung der Stationen.

2. Aenderungen in dem Verzeichnisse der Haltestellen.

3. Tour- und Retourkarten zu ermässigten Preisen von Kassa und Eperjes nach Poprádfelka und Csorba.

4. Druckfehler-Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch unsere Tarifabtheilung (Budapest, Marie Valeriegasse 11) zu beziehen.

Budapest, am 1. Juni 1891. (1129)
Die Direktion
der K. K. priv. Kaschau-Oderberger
Eisenbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Nachtrag I zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Personen. Mit 1. Juli d. J. tritt ein Nachtrag I zu den vom 1. September 1890 gültigen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Personen auf den Linien der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können um den Preis von 30 kr. pr. Stück von der kommerziellen Direktion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien bezogen werden.

Wien, am 3. Juni 1891. (1130)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 46. 1891.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterreichische Postgebiet [illegible] Mk. [illegible] Mk. [illegible] an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW.) [illegible].

Sämmtliche [illegible] Inserate sind an die Expedition der Zeitung Bahnhofstr. 3 SW. einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 17. Juni 1891.

Inhalt:

Erinnerungen an Argentinien.*)

Ueber meine in der zweiten Hälfte des Jahres 1888 unternommene Reise nach Argentinien hatte ich Gelegenheit, in der Maiversammlung des Jahres 1889 dem Verein für Eisenbahnkunde Mittheilung zu machen.**) Ich habe es damals versucht, in allgemeinen Umrissen die Bedeutung Argentiniens bezw. der Südamerikanischen Staaten für unseren Handelsverkehr und für unsere vaterländische Industrie anzudeuten, habe auch die etwas verfahrenen politischen Verhältnisse, die Spekulationswuth und den Gründungsschwindel der Einheimischen geschildert. Die wirthschaftliche Krisis ist inzwischen hereingebrochen, früher als man hat denken können, und das Englische Kapital, welches im Haschen nach übertriebenem Gewinn den Argentinischen Unternehmungen fast unbegrenzten Kredit gegeben hatte, verständigt sich mit den gewissenlosen Finanzgrössen Argentiniens und raunt denselben die nur zu gern gehörte Phrase zu, dass die Missachtung der Erfüllung übernommener Verpflichtungen Staatsraison sein kann. Die Vergewaltigung der nicht Englischen Gläubiger Argentiniens, welche in dem bekannten Finanzabkommen liegt, muss sich bitter rächen, und wenn es den Politikern in Buenos Ayres nicht gelingt, ohne Anwendung der in dem erwähnten Abkommen eingeräumten Befugnisse die finanziellen Verhältnisse zu ordnen, so wird die Entwickelung Argentiniens um Jahrzehnte aufgehalten werden.

Die Verhältnisse Südamerikanischer Republiken sind unberechenbar. Das sieht man an Chile. Seit 1859 ohne Revolution, nach einem siegreichen Kriege gegen Peru und Bolivia an der Spitze der Staaten Südamerikas stehend, mit einem geschulten Heere von sprichwörtlicher Tapferkeit — nannte man drüben doch die Chilenen die Südamerikanischen Preussen — hat jetzt Chile eine blutige Revolution, ein Rauben, Morden und Sengen im Lande. Das ist überraschend; denn Chile durfte man nach der Entwickelung der letzten Jahrzehnte als revolutionsfromm ansehen.

Die vorjährige Revolution in Argentinien, welche mit der Vertreibung des Präsidenten Juarez Celman und seines Anhanges von Schwindlern endigte, kann man als ein Aufflackern der sittlichen Entrüstung ansehen. Spanier und Italiener und die Mischlinge der Eingeborenen, d. i. die Mehrzahl der Bevölkerung, sind in ihren Ansprüchen auf Rechtlichkeit und Ehrlichkeit sehr genügsam. Wenn selbst diesen Leuten die Interessenwirthschaft zu viel geworden ist, so darf man daraus folgern, dass wohl ein Höchstes von Unredlichkeit erreicht worden war. Der gestürzte Präsident der Republik war der

*) Mit Genehmigung des Verfassers, des Herrn Direktor Kolle in Berlin, aus dem Protokoll der Versammlung des Vereins für Eisenbahnkunde abgedruckt.

**) Vergl. Nr. 46 S. 478 Jahrg. 1889 d. Ztg. Die Red.

Schwager seines Vorgängers; denn, wie ich schon in meinem ersten Vortrage bemerkte: Le président fait le président et le gouverneur fait le gouverneur.

Dieser Vorgänger, der schneidige Reitergeneral Rocca, hatte die Republik hoch gebracht. Er hatte nach seinen glücklichen Indianerkriegen die Nationalterritorien eingerichtet, ungezählte Quadratleguas fruchtbaren Landes für die Kultur gewonnen, aber dieses Nationalgeschenk wurde die Grundlage wüster Spekulationen.

Kann man auch der Argentinischen Republik mit vollem Recht die Bedeutung der Vereinigten Staaten Nordamerikas beimessen, so sind doch die Argentinier in ihrer Veranlagung, ihrer Thätigkeit noch keine Yankees, so gern sie es auch sein möchten. Es bedarf dazu noch stetiger Einwanderung von Nordeuropäern, und diese ist einstweilen sehr ins Stocken gekommen.

Die Argentinier kranken an einer maasslosen Spielwuth, die sich in allen Schichten der Bevölkerung, auf allen Gebieten bemerkbar macht. Bei den wöchentlichen Wettrennen in Buenos Ayres werden Millionen verspielt, und pomphaft verkünden die Blätter, dass Sennor X beim letzten Rennen eine halbe Million gewonnen oder verloren hat, Sennor X, der einflussreiche Minister oder Gouverneur, der keinen Heller besass, als er sein Amt antrat. Die Expräsidenten sind nach sechsjähriger Amtsdauer kleine Krösusse, die in Paris den grand seigneur spielen. Aber es hat auch ehrliche Präsidenten gegeben, und in erster Linie muss Dr. Sarmiento dazu gerechnet werden, der Argentinien aus wüsten Parteikämpfen erlöste, seine Hilfsmittel hob, die Verfassung reorganisirte und den allgemeinen Schulzwang einführte. Argentinien hat durch ihn vorzügliche Schulgebäude mit den besten Lehrmitteln erhalten und wenn es auch oft noch an Schülern und Lehrern fehlt, so ist doch die Grundlage gegeben, und wenn man der Einrichtung Zeit lässt, sich zu entwickeln, so können die segensreichen Folgen für die Bevölkerung nicht ausbleiben; denn der Argentinier ist gut veranlagt. Dass aber Jahre vergehen werden, ehe die Schuleinrichtungen den beabsichtigten Zweck erfüllen, können die stolzen Republikaner nicht begreifen; sie wollen noch schneller vorwärts kommen wie die Nordamerikaner, und so bleibt es nicht aus, dass viele klug geplante und energisch eingeführte Einrichtungen verfrüht erscheinen, den Eindruck des Unreifen und Kindischen machen.

Man darf aber nicht glauben, dass die Finanzkrisis, welche über Argentinien hereingebrochen ist, das Land vernichten muss. Der Reichthum an Bodenerzeugnissen ist gross und wächst mit der Eröffnung jeder neuen Eisenbahnlinie. Es ist eine Krisis durchzumachen, die in Amerika allerdings nie so lange dauert wie in den alten Kulturstaaten. Nach dem letzten grossen Nordamerikanischen Kriege waren die Bonds der sezessionistischen Staaten werthlos wie Assignaten. Wer die Papiere behalten hat, hat nichts daran verloren, der finanzielle Aufschwung der Vereinigten Staaten nach dem Kriege war ohne Gleichen!

Dass ein Krach in Argentinien unvermeidlich war, haben unsere grossen Banken wohl vorausgesehen, sie sind vorsichtiger gewesen wie die Englischen Banken, und die Anleihen der exotischen Provinzen, sowie die Cedulas haben an der Berliner Börse nie Eingang gefunden. Immerhin sind aber auch bei uns in Argentinischen Werthen grosse Summen verloren und es ist sehr zu wünschen, dass die Machthaber in Buenos Ayres sich zu einer geordneten Finanzwirthschaft, vor allen Dingen zu einer korrekten Auffassung von Mein und Dein bequemen.

Ich habe diese allgemeinen Bemerkungen vorausgeschickt, um für meine weiteren, mehr feuilletonistischen Mittheilungen den Hintergrund zu geben.

Gegen Mitte August 1888 schiffte ich mich in Hamburg auf dem Dampfer Petropolis der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Buenos Ayres ein. Eine gut 4 Wochen ausmachende Seereise stand mir bevor. Der Dampfer führte als den werthvollsten Theil seiner Ladung 10,5 Millionen Mark in ausgeprägten Zwanzigmarkstücken mit. Dieses Gold wurde von einem Bankkonsortium nach Buenos Ayres geschickt und sollte einen Theil des Metall-Reservebestandes der Nationalbank und der Provinzialbank von Buenos Ayres bilden. Ich darf hier gleich vorweg bemerken, dass dieses Gold nicht lange drüben geblieben ist. In wenigen Monaten soll es schon wieder auf dem Rückwege nach Europa gewesen sein; denn, meinten die Argentinischen Finanzgrössen, das Gold gebrauchen wir nicht, das kann ebenso gut zur Deckung unserer Forderungen in Europa liegen.

Das Gold war in 105 Tonnen à 100 000 *M.* verpackt. Als wir an Altona vorbeifuhren, riefen uns die beim Löschen mehrerer Kohlenschiffe beschäftigten Arbeiter zu, dass sie für das Gold ausgezeichnete Verwendung hätten. Rede gibt Gegenrede. Wie reich die Deutsche Sprache an Schimpfworten ist, war bei dieser Vorbeifahrt zu merken.

Spät Nachmittags kam der Dampfer in die Nordsee und zählt von diesem Augenblicke ab die 6 440 Meilen lange Seereise. Eine Seemeile hat 1,852 km. Der Reiseweg betrug also 12 000 km, und als ich nach dem bekannten Reglement, gewissermaassen zur Uebung, Kilometergelder, Ab- und Zugänge und die Tagesdiäten überschlug, da konnte ich mit dem Exempel nicht zum Schluss kommen, ich wurde, das erste und einzige Mal auf der langen Hin- und Rückreise seekrank. Das war die verdiente Strafe; denn schon der Gedanke einer derartigen Liquidation ist meines Erachtens ein Attentat auf die Oberrechnungkammer.

Der Kanal wurde bei leidlichem Wetter passirt. In der Strasse zwischen Dover und Calais sahen wir ein mächtiges Englisches Geschwader. Es waren etwa 20 Kriegsschiffe, die den Kurs nach der Nordsee zu hielten. Am kommenden Nachmittage kam eine zweite Flotte in Sicht. Später konnte ich in den Zeitungen lesen, dass wir unbewusste Zuschauer des grossen Seemanövers gewesen waren, wo die beiden Flotten gegen einander operiren wollten, sich aber nie zu Gesicht bekamen.

Am 24. August, nach Zurücklegung von 1 730 Seemeilen, kamen wir nach Madeira, wo der kurze und einzige Aufenthalt genommen wurde, um Kohlen einzunehmen. Der Dampfer warf Anker auf der Rhede von Funchal, die Reisenden hatten ausreichend Zeit an Land zu gehen, um einen Eindruck von dieser zauberhaft schönen Insel zu bekommen. Ich kann hier auf die interessanten Beobachtungen nicht näher eingehen, will nur eins herausgreifen, weil es die Verkehrseinrichtungen streift. Madeira hat zwar keine Eisenbahnen, wohl aber Post und Telegraphenamt, welches bei dem Charakter der Insel als Welt-Badeort seine grosse Bedeutung hat. Es war meine Pflicht, nach Hause zu depeschiren. Der Brief, den die Post besorgen sollte, war schon vorher beim Deutschen Konsul vorsorglich mit Marken beklebt und brauchte nur in den Kasten gesteckt zu werden. Aber die Depesche! Der Telegraphenbeamte nimmt zunächst den Brief aus dem Kasten, liest Berlin und scheint darauf hin als findiger Portugiese seine Berechnung zu machen. Augenscheinlich taxirt er jeden Deutschen als einen Markensammler. Ohne sich um die Annahme der Depesche Sorge zu machen, holt er zunächst einen grossen, mit alten abgestempelten Freimarken beklebten Bogen hervor. Im gebrochenen Französisch fordert er für jede alte Marke etwa das Zehnfache des Nennwerthes und ist gegen alle Einwendungen taub. Als er endlich einsieht, dass der Freimarkenschacher nicht beliebt ist, bequemt er sich, die Depesche zu tarifiren und berechnet dabei, wie ich später gewahr wurde, beim Wechseln eines Zwanzigmarkstückes zwei Mark Agio zu seinen Gunsten. Das ist der Portugiesische Normalbeamte.

Von Madeira ab hat man drei Wochen lang nur Himmel und Wasser zu sehen. In unklaren Umrissen erblickt man die Kap Verdischen und Kanarischen Inseln, später die Abrollos, d. h. die der Brasilianischen Küste strichweise vorgelagerten Koralleninseln. Tümmler und Walfische bringen einige Abwechselungen in der Wasserwüste, aber die Langeweile bleibt

oben. Der südliche Sternenhimmel glänzt durch seine Milchstrasse, steht aber sonst dem nördlichen Himmel weit nach. Nach dem Passiren des Aequators übt man sich in der Beobachtung, dass Mittags die Sonne im Norden steht, aber das geistige Leben wird immer öder. Der Zustand vollständiger Wurschtigkeit macht sich geltend, eine alles besiegende Faulheit tritt ein. Die Vorräthe an Löwenbräu und Sekt sind aufgezehrt, selbst Selterswasser ist nicht mehr zu haben, und nach diesen Leistungen scheint der Kapitän ein pathologisches Interesse an seinen Reisenden zu nehmen; er ist aber gegen jede Reklamation taub und behauptet, die Vorräthe würden nach alten Erfahrungssätzen bemessen und hätten bis jetzt noch immer gereicht. Ich meine, bei diesen Berechnungen wird immer zu sehr auf Seekrankheit spekulirt.

Am 11. September heisst es: Land in Sicht! Es ist die hügelige Küste von Uruguay mit ihren grün bewachsenen Dünen. Zuerst erscheint der Leuchtthurm von Santa Maria, dann der von St. José Ignacio. Der Kurs wird so nahe an der Küste genommen, wie beispielsweise in der Strasse von Dover, und man hat volle Musse, die Ufer zu betrachten. Die erste Stadt ist Maldonado, weithin kenntlich durch die hohen Thürme der allen Südamerikanischen Städten eigenthümlichen Jesuitenkirche. Das Land ist eine wellenförmige Weide, auf welcher man zahllose Rinderheerden bemerkt. Ich will hier gleich zur allgemeinen Orientirung einige statistische Notizen geben.

Uruguay gehört zu den kleinsten Staaten Amerikas. Auf 186 000 qkm wohnen 6—700 000 Menschen. Das Land hat alle Hilfsmittel, besitzt vorzügliches Weide- und Ackerland, ist wasserreich, hat im Norden Wälder, in den kleinen Gebirgszügen feste Gesteine, werthvolle Erze, nur keine Kohlen. Die Kaufleute drüben nennen es das Belgien Südamerikas. Dieses Land müsste einen grossartigen Aufschwung nehmen, wenn nicht die politischen Verhältnisse unter aller Kritik wären.

Die Hauptstadt Montevideo, ein grosser Handelsplatz, hat 120 000 Einwohner. In dieser Stadt kommen auf 100 Einwohner 30 Fremde, die 70 verschiedenen Nationen angehören, aber zu $^7/_8$ aus Italienern bestehen. Ich will nur an den Aufenthalt von Garibaldi erinnern.

Der Liebig'sche Fleischextrakt hat Uruguay bei uns bis in die kleinsten Nester bekannt gemacht. Die ungezählten Viehheerden bilden den Reichthum des Landes. 1888 wurde der Viehbestand zu 32 Millionen Köpfen im Werthe von 380 Millionen Francs angegeben. Auf 1 000 Einwohner — also nehmen wir an auf ein grösseres Dorf nach unseren Begriffen — entfallen nicht weniger als 14 000 Stück Rindvieh, 38 000 Stück Schafe und 1 000 Pferde. Uruguay hat verhältnissmässig weit mehr Rinder und Schafe als Argentinien, aber das letztgenannte Land besitzt doppelt so viel Pferde als Uruguay (immer im Verhältniss zur Bevölkerungszahl gedacht). Die Verwerthung der Viehmassen in den grossen Schlachtanstalten — den Saladeros —, wo man die Thiere schlachtet, das Fleisch und die Haut salzt bezw. Fleischprodukte für die Ausfuhr zurichtet darf ich als bekannt voraussetzen. In Uruguay wurden 1888 in Summa 773 000 Stück Vieh für die Ausfuhr geschlachtet, in Argentinien nur 467 000 Stück. Früher schlachtete man die Thiere nur der Felle und Häute wegen; der übrige Körper wurde verbrannt. Bei den alten Saladeros bildeten sich hohe Knochenkohlehügel und als in Deutschland die Zuckerrübenindustrie sich entwickelte und starker Bedarf von Knochenkohle eintrat, da wurden diese Knochenkohlenberge drüben werthvolle Besitzstücke. Die Kohle ging in Schiffsladungen nach Europa. Die Eigenthümer wurden Millionäre.

Abends kamen wir aus den hellgrünen Fluthen des Weltmeeres in das schmutziggelbe Wasser des La Plata. Am Wellenschlage war nicht zu merken, dass wir in einem Flusse sein sollten, aber das Wasser war nicht mehr salzhaltig. Wir waren im Rio de la Plata, dem Riesenstrome, der an seiner Mündung über 100 km Breite hat, dessen Ufer aus dem Gesichtskreis verschwinden. Kurz vor dem Dunkelwerden ankerten wir mit vielen anderen Schiffen zusammen in der Bai von Montevideo. Der hellbeleuchtete Ort gewährt ein anziehendes Bild. Er liegt auf einer Halbinsel, hat hügeligen Hintergrund und in seiner Nähe erhebt sich der Cerro, ein kahler, ziemlich hoher Hügel, der oben durch ein Fort und einen Leuchtthurm gekrönt ist.

Montevideo könnte den schönsten Hafen haben, wenn die Regierung des Landes für einige nothwendige Schutzbauten sorgen würde. Aber wie kann man das erwarten! Jetzt ist der Hafen gegen die Südwestwinde, den wüthenden Pampero, ungeschützt, und welchen Gefahren bei solchem Sturm die Schiffe im Hafen ausgesetzt sind, beweist u. a. ein hoch an das Land geworfener mächtiger Schiffsrumpf, der jetzt als Richtungsmarke für den Kurs benutzt wird.

Der Dampfer lag unter gelber Flagge ausserhalb allen Verkehrs. Am kommenden Morgen, nach dem üblichen Besuch der Hafenpolizei und des Arztes, war es gestattet, an Land zu gehen.

Die Eindrücke, welche man in sich aufnimmt, wenn man zum ersten Mal den Fuss im fremden Erdtheil an Land setzt, prägen sich meistens dauernd ein. Ich kann sagen, dass der kurze Aufenthalt in Montevideo sowohl bei der Hin- als Rückreise für mich eine Erinnerung für das ganze Leben sein wird.

Der erste Mensch, den ich beim Betreten des Ufers begrüsste und der zum Empfang sich eingefunden hatte, war ein angesehener Deutscher Kaufmann, ein spezieller Landsmann von mir, aus meiner Vaterstadt Braunschweig, ein Herr, der 30 Jahre im Lande wohnte und von dem ich mehr über Uruguayische Verhältnisse erfahren habe, als es den meisten Fremden bei so kurzem Aufenthalt möglich sein wird. Ich will versuchen, Ihnen einige Skizzen zu geben.

Von der Landungsbrücke aus hat man die Zollhöfe zu passiren, wo Zollbeamte, Polizisten und Soldaten in schlumpigen Zuavenuniformen herumlungern. Bekanntlich ist Südamerika von jeher ein günstiger Markt für abgelegte Uniformen und Waffen gewesen. Wenn man nun den Negersoldaten in solchem Aufzuge sieht, so ist der Eindruck doppelt komisch. Und es gibt in Uruguay viele Neger im Militär, wahrscheinlich entlaufene Brasilianische Sklaven, während in Argentinien der Neger fast so selten ist, wie bei uns. Diese grotesken Figuren rekelten sich auf Promenadenbänken, rauchten Cigaretten von dem stinkenden Brasiltabak und spuckten mit einer gewissen Fertigkeit und Regelmässigkeit.

Nach dem Durchschreiten des Zollgebietes kommt man in die Stadt, welche mit ihren sauber geputzten zweistöckigen Häusern, den grünen Fensterjalousien, den zahlreichen Balkons einen freundlichen Eindruck macht. Die Strassen sind zwar eng (11,3 m breit), die Bürgersteige sehr schmal (1—1,2 m), das Pflaster ist schlecht, aber die Strassen erscheinen verhältnissmässig reinlich, was wohl in der abschüssigen Lage seinen Grund hat. Ein tüchtiger Regen jagt den Schmutz in das Meer, oder vielmehr in den Fluss.

Das Strassenbahnnetz ist sehr ausgedehnt. Das Geleise liegt aber so nahe an der Bürgersteigkante, dass man sich gegen die Häuser drücken muss, wenn ein Wagen passirt. Aber die Strassenbahnwagen sind immer besetzt und geben dem ganzen einen grossstädtischen Anstrich, was in manchen Strassen wirklich nothwendig ist, wo die zweirädrigen Karren mit ihren 2,5 m hohen Rädern den Eindruck erwecken können, als befände man sich in einer kleinen Campstadt.

Montevideo hat elegante Droschken, die unseren Gefährten erster Güte weit überlegen sind. Das Pferdematerial ist gut, wird aber nicht sauber gehalten. Die nächste Umgebung der Stadt ist eine anmuthige Villenkolonie. In schön gepflegten Gärten liegen freundliche, oft etwas zu grell gefärbte Landhäuser, daneben auch wieder verödete Besitzungen mit zertrümmerten Einfassungen, Zeugen der häufigen Bürgerkriege. Die Pferdebahn fährt durch die Vorstadt in einen grossen Park, das ist die ehemalige Besitzung Buschenthal, ein Name, der mit dem Fleischextrakt eng verbunden ist. Ein Park ist bei

den Städten in Uruguay und Argentinien eine Seltenheit. In den Pampasländereien fehlt der Baumwuchs, die Eingeborenen scheinen aber auch Baumfeinde zu sein. Sie sorgen zu wenig für Anpflanzungen, und was man an Wäldchen und Parkanlagen findet, rührt gewiss von Fremden her. Vorherrschend ist der Eucalyptus, der immergrüne, aber etwas trübselig aussehende Fieberbaum mit seinen schmalen lanzettförmigen, senkrecht hängenden Blättern. Verschiedenartige Baumgruppen sind schon eine Sehenswürdigkeit, und da Herr Buschenthal ein Naturfreund gewesen zu sein scheint, so hat allerdings sein ausgedehnter Park, der später Stadtpark geworden ist, viel Anziehendes. Es ist der Thiergarten von Montevideo und die dahin führende Villenstrasse die vornehmste im Orte.

Mein einheimischer Bekannter und früherer Landsmann, der seit 1858 im Lande war, hatte damals von Southampton bis Montevideo mit einem Segelschiff eine 66tägige Ueberfahrt gemacht. Die damaligen Postverhältnisse müssen klassisch gewesen sein. War das Englische Postschiff eingetroffen und die Post geborgen, so wurde an demselben Tage gewiss kein Brief behändigt. Der Postmeister scheint ein Gemüthsmensch und ein liebenswürdiger Vorgesetzter gewesen zu sein. Nach Einheimsung der Poststücke bekamen die Beamten Urlaub oder der Postmeister feierte ausser der Reihe seinen Geburtstag, traktirte sein Personal, und die jungen Kommis der Europäischen Firmen, welche Briefe abholen sollten, wurden auf den kommenden Tag vertröstet. Aber der Postmeister war ein Gentleman, kannte Lebensart, und wenn an demselben Tage die Prinzipale kamen und nach den Postsachen frugen, so unterzog er sich selbst der Mühe, danach zu suchen. Wer konnte gegen so viel Liebenswürdigkeit undankbar sein?

Die Briefboten erhielten pünktlich ihr Gehalt — aber in Briefmarken. Die unglücklichen Leute mussten versuchen, die Marken bei den fremden Kaufleuten einzulösen. Wollten letztere nun bei dieser willkürlichen Steuer Abzüge machen, so sorgte der Postmeister wieder für seine Beamten. Ein Regierungsdekret erklärte plötzlich die bisherigen Marken von übermorgen ab für ungültig, eine neue Marke wurde eingeführt, und die fremden Firmen waren abermals gebrandschatzt, sie wussten nicht wie.

Diese gemüthliche Geschäftsführung scheint traditionell zu sein. Ich hatte in der letzten Zeit meines Aufenthalts drüben Veranlassung, mich um das Projekt der Great Western Railway of Uruguay zu bekümmern. Die Konzession datirte aus der Amtszeit des Diktators St. Santos. Santos scheint in dieser Sache zwei Freunde gehabt zu haben; er hat keinem wehe thun wollen und so ist es gekommen, dass für dasselbe Unternehmen am Vormittag ein Argentinier, am Nachmittag ein Engländer die Konzession erhalten hat. Gewiss hat Santos dabei gedacht wie jener Wärter auf eingeleisiger Strecke, der 2 Züge gegen einander heranbrausen sieht und ruft: „Nun soll mich blos wundern, wie die beiden an einander vorbei kommen!" Santos, der blutige Diktator, wurde gestürzt, die Konzession war in den Händen von zwei siegesbewussten Leuten. Bittere Enttäuschung war nach dem Bekanntwerden der beiderseitigen Dokumente erklärlich. Die neue Regierung verfügte auf die eingereichten Beschwerden, dass hier ein höchst beachtenswerther, interessanter Fall vorliege, welcher der Entscheidung des höchsten Gerichtshofes unterbreitet zu werden verdiene. Und also geschah es. Die Entscheidung steht noch aus.

Ich kann meine Skizzen über Montevideo nicht schliessen, ohne eines mir bekannt gewordenen Ereignisses zu gedenken, welches Zeugniss abgibt für die Achtung, welche jetzt der Deutsche im Auslande geniesst, für die Achtung, welche er selbst vor sich hat, und für die Liebe zu unserem hohen Herrscherhause. Die Deutsche Kolonie in Montevideo hatte eine Trauerfeier zum Gedächtniss an den dahingeschiedenen Kaiser Friedrich veranstaltet. Die dreischiffige Kathedrale, der alte Jesuitenbau, war dazu von Behörden und Geistlichkeit hergeliehen worden. Im einmüthigen Zusammenhalten, frei von allem religiösen Hader, waren die Deutschen zusammengetreten und die Feier verlief würdig. Es lagen 2 Kriegsschiffe im Hafen, ein Italiener und ein Spanier. Der Italienische Kapitän erschien mit den Offizieren, der Ehrenwache und dem Musikkorps und nahm an dem Trauergottesdienst theil. Darauf erbat sich auch der Spanier die Ehre, erschien mit gleicher Begleitung, und so spielten auf fremder Erde vor einem Häuflein Deutscher fremde Kriegsleute ergreifende Trauermelodien zur Erinnerung an Kaiser Friedrich den Gerechten.

(Fortsetzung folgt.)

Das Schlusssignal.

Wir erhalten folgende Zuschrift aus Brünn:

In Nr. 40 Ihrer geehrten Zeitung bringen Sie einen Artikel „Abänderung der Signalordnung"; in welchem als durchaus erwünscht bezeichnet wird, ein Signal einzuführen, welches auch bei Tage dem Lokomotivführer, dem Zugpersonal und den Stationsbeamten die Ueberzeugung verschafft, dass ein Zerreissen des Zuges nicht stattgefunden hat.

Der Gefertigte war um so mehr überrascht, zu erfahren, dass in Deutschland ein solches Signal nicht besteht, als wir in Oesterreich seit 40 Jahren ein striktes, einfaches und mit den Fundamentalgrundsätzen einer durchdachten Signalisirung vollkommen übereinstimmendes Signal für den bezeichneten Zweck haben.

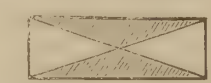
Die für sämmtliche Bahnen Oesterreich-Ungarns gültige Signalisirungsvorschrift enthält:

Kennzeichen des Schlusses des Zuges (Schlusssignal).

Bei Tag und Nacht:

Zwei Signallaternen an den oberen Ecken des letzten Wagens und eine tiefer unten an der rückwärtigen Stirnwand dieses Wagens.

Die Oberlaternen zeigen bei Nacht in der Richtung gegen die Lokomotive weisses Licht, während bei Tag die Fläche der Laternen gegen die Lokomotive durch einen Schieber, welcher an der Seite der Laterne in einer Tasche verwahrt ist, verdeckt wird, der nach vorne, in der Richtung gegen die Lokomotive, weiss-rothe Farben zeigt.



Hierdurch sind nicht nur alle Bedingungen, welche der Herr Verfasser des genannten Artikels an das Schlusssignal stellt, voll erfüllt, sondern auch die Handhabung desselben ist sehr einfach und dem Grundsatze, dass die Form des Signals sowie die Handgriffe zur Hervorbringung desselben bei Tag und bei Nacht dieselben sein sollen, ist vollkommen entsprochen, indem der Signalmann des letzten Wagens bei Eintritt der Dunkelheit die Laternen anzuzünden und den Schieber in der seitwärts angebrachten Tasche zu versorgen, dagegen beim Eintreten des Tageslichtes die Lampen zu löschen und den Schieber vorzustecken hat.

Hierdurch entfällt auch die vorgeschlagene Anbringung von Signalscheiben an der Decke des letzten Wagens, was um so mehr ins Gewicht fällt, als ja ohnehin schon die Decken der Eisenbahnwagen mit Stützen, Oesen usw. mehr als überfüllt sind.

Mit vorzüglicher Hochachtung

H. Epler, Inspektor.

Wir gestatten uns, zu dem Vorstehenden folgendes zu bemerken:

Dem Vorschlage des Herrn Verfassers von dem Artikel „Zur Abänderung der Signalordnung“ in Nr. 40 d. Ztg. dürfte die aus den Oesterreichischen Signaldienstvorschriften oben mitgetheilte Einrichtung, auch bei Tage den Schluss des Zuges für den Stationsbeamten kenntlich zu machen, an sich Rechnung tragen. Wie lang darf aber ein Zug sein, und welche Ansprüche soll man an das Sehvermögen der einzelnen Beamten stellen, damit die weiss und roth wie ein Briefumschlag gestrichene Signalscheibe auch deutlich erkannt werden kann? Welche Erfahrungen sind damit im praktischen Betriebe gemacht? Der Anstrich ist ja, wenn rein, weiter erkennbar, als jeder andere. Man hat die Scheibe der Stampfer-Starke-schen Nivellirlatte übernommen, aber der Stationsbeamte arbeitet nicht mit einem Fernrohr.

Die Wagenlaternen auch bei Tage mitzuführen, ist doch wohl kein idealer Zustand. Es steht zu befürchten, dass die Laternen schlecht gewartet werden und verstaubt sind, wenn sie angezündet werden müssen. Da dürfte es schon besser sein, die Laternen abzunehmen und bei Tage durch Signalscheiben zu ersetzen, zumal dann denselben eine Form und Grösse gegeben werden kann, welche ihre Erkennbarkeit erleichtert bezw. ermöglicht. Einer Vermehrung der Oesen und Stützen an und auf der Wagendecke bedarf es dazu nicht. Der Laternenhalter ist auch Signalscheibenhalter.

Die Redaktion.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1889.

(Fortsetzung aus Nr. 44.)

Ueber den Personenverkehr auf den Vereinsbahnen innerhalb des Berichtsjahres geben die nachstehenden Tabellen allgemeine Auskunft:

I. Personenkilometer.

Laufende Nr.	Bahngruppe	Es sind zurückgelegt worden von den Reisenden					
		I.	II.	III.	IV.	Militärs	zusammen
		Wagenklasse					
		Personenkilometer					
1	Deutsche Bahnnen	195 615 023 (168 827 918)	1 673 909 756 (1 542 543 762)	5 091 858 343 (4 669 689 439)	2 672 675 719 (2 335 174 022)	504 131 823 (458 269 924)	10 138 190 664 (9 174 505 065)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen . . .	80 767 919 (77 578 945)	239 996 327 (226 416 931)	680 559 611 (633 654 011)	5 540 196 (2 913 366)	53 754 870 (53 349 299)	1 060 618 923 (993 912 552)
3	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	98 049 615 (85 193 038)	620 747 259 (533 763 544)	2 094 410 219 (1 905 452 323)	31 451 061 (36 223 327)	208 356 525 (218 792 190)	3 053 014 679 (2 779 424 422)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen . . .	374 432 557 (331 599 901)	2 534 653 342 (2 302 724 237)	7 866 828 173 (7 208 795 773)	2 709 666 976 (2 374 310 715)	766 243 218 (730 411 413)	14 251 824 266 (12 947 842 039)

II. Kilometrischer Personenverkehr.

Laufende Nr.	Bahngruppe	Der kilometrische Personenverkehr hat betragen						Von dem kilometrischen Personenverkehr kommen				
		in der				bei Militärs	zusammen	auf die				auf Militärs
		I.	II.	III.	IV.			I.	II.	III.	IV.	
		Wagenklasse						Wagenklasse				
		Personen						Hunderttheile				
1	Deutsche Bahnen	4 958 (4 385)	42 430 (40 061)	129 068 (121 275)	67 747 (60 646)	12 779 (11 901)	256 982 (238 268)	1, 9 (1, 8)	16, 5 (16, 8)	50, 2 (50, 9)	26, 4 (25, 5)	5, 0 (5, 0)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen . . .	12 902 (13 010)	38 338 (37 970)	108 716 (106 264)	885 (489)	8 587 (8 947)	169 428 (166 680)	7, 6 (7, 8)	22, 6 (22, 8)	64, 2 (63, 7)	0, 5 (0, 3)	5, 1 (5, 4)
3	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	4 044 (3 539)	25 606 (22 173)	86 396 (79 157)	1 298 (1 505)	8 595 (9 089)	125 939 (115 463)	3, 2 (3, 1)	20, 3 (19, 2)	68, 6 (68, 5)	1, 0 (1, 3)	6, 8 (7, 9)
4	Sämmtliche Vereinsbahnen . . .	5 352 (4 838)	36 234 (33 597)	112 459 (105 176)	38 735 (34 641)	10 954 (10 657)	203 734 (188 909)	2, 6 (2, 6)	17, 8 (17, 8)	55, 2 (55, 7)	19, 0 (18, 3)	5, 4 (5, 6)

Der kilometrische Personenverkehr der Preussischen Staatsbahnen übertraf — wie im Vorjahre — sowohl den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen, als auch den der Gruppe „Deutsche Bahnen“; derselbe betrug 290 623 (265 313) Personen, mithin gegen den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen mehr 86 889 (76 404) Personen, was einem Prozentsatze von 43 (40) entspricht. Bei den Deutschen Bahnen wurde der kilometrische Personenverkehr in der I., II. und IV. Wagenklasse, sowie bei der Militärbeförderung und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen in der I., II., III. und IV. Wagenklasse und bei der Beförderung von Militärpersonen von den Preussischen Staatsbahnen überschritten. In der IV. Wagenklasse betrug derselbe bei den Preussischen Staatsbahnen 108 119 Personen oder 160 % der entsprechenden Zahl der Gruppe „Deutsche Bahnen“ und 279 % der entsprechenden Zahl der sämmtlichen Vereinsbahnen.

Unter den Deutschen Bahnen hatte die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) den grössten kilometrischen Personenverkehr mit 1 538 457 (1 502 649) Personen; dieser schlossen sich an die Main-Neckarbahn mit 887 461 (843 280) Personen, die Sächsische Staatsbahn mit 332 651 (317 156), die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 330 749 (290 625), die Hessische Ludwigsbahn mit 306 686 (295 059), die Preussischen Staatsbahnen mit 290 623 (265 313) und die Badische Staatsbahn mit 284 242 (265 286) Personen. Unter den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen hatte — ausgenommen die unter der Verwaltung der K. K. priv. Südbahn stehende Eisenbahn Liesing-Kaltenleutgeben (232 423) — die Aussig-Teplitzer Eisenbahn die grösste Leistung mit 250 095 (248 399) Personen; dieser folgte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 238 930 (245 064) Personen. Der kleinste kilometrische Personenverkehr ergab sich unter den sämmtlichen Vereinsbahnen — abgesehen von der Barcs-Pakraczer Eisenbahn (17 592), der Gölnitzthalbahn (5 641), der Toronthaler Lokalbahnen (15 396) und verschiedenen von der Ungarischen Staatsbahn betriebenen Lokalbahnen — bei den Böhmischen Kommerzialbahnen mit 18 678 Personen.

Bezüglich der auf die einzelnen Wagenklassen ermittelten Prozente des kilometrischen Personenverkehrs entfiel:

1. die grösste Besetzung:

a) in der I. Wagenklasse auf die — IV. Klasse nicht besitzende — Niederländische Rheinbahn . . . . mit 12,8 %
b) „ „ II. Wagenklasse ebenfalls auf die Niederländische Rheinbahn . . . . „ 31,9 „
c) „ „ III. Wagenklasse — ausgenommen die Nebenbahn Eberstadt - Pfungstadt (91,5) — auf die — IV. Klasse nicht besitzende — Crefelder Eisenbahn . . „ 91,1 „
d) „ „ IV. Wagenklasse auf die Breslau-Warschauer Eisenbahn . . . . „ 64,4 „

und unter Berücksichtigung nur solcher Bahnen, welche sämmtliche 4 Wagenklassen besassen:

e) in der I. Wagenklasse auf die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn . . . . . . mit 6,4 %
f) „ „ II. Wagenklasse auf den Deutsch-Nordischen Lloyd . . . . „ 24,8 „
g) „ „ III. Wagenklasse auf die Schleswig-Holsteinische Marschbahn . . . . . . „ 79,1 „
h) „ „ IV. Wagenklasse auf die Breslau-Warschauer Eisenbahn . . . . „ 62,4 %

2. Die geringste Besetzung:

a) in der I. Wagenklasse auf die Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) u. die Graz-Köflacher Eisenbahn je . . . . mit 0,1 %
b) „ „ II. Wagenklasse — unter Nichtberücksichtigung der Preussischen Militärbahn (1,3), der I. Klasse nicht besitzenden Sekundärbahn Fischhausen-Palmnicken (4,2) und Altenburg-Zeitzer Eisenbahn (6,5) — auf die Breslau-Warschauer Eisenbahn . . . . . „ 6,5 „
c) „ „ III. Wagenklasse — ausgenommen die Preussische Militärbahn (20,0) und die Militärbahn Banjaluka-Doberlin (21,4) — auf die Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn. . . . . „ 23,4 „
d) „ „ IV. Wagenklasse auf die Oldenburgische Staatsbahn . . . . „ 0,2 „

und unter Berücksichtigung nur solcher Bahnen, welche die sämmtlichen vier Wagenklassen besassen:

e) in der I. Wagenklasse auf die Graz-Köflacher Eisenbahn. . . . . mit 0,1 %
f) „ „ II. Wagenklasse auf die Breslau-Warschauer Eisenbahn . . . . „ 6,5 „
g) „ „ III. Wagenklasse auf die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn . . . . „ 23,4 „
h) „ „ IV. Wagenklasse auf die Oldenburgische Staatsbahn . . . . „ 0,2 „

An Gepäck (einschl. des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen) sowie an Traglasten wurden im Berichtsjahre gefördert: von den Deutschen Bahnen 38 313 675 (35 290 475) tkm, von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 4 064 270 (3 748 958) tkm und von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 21 825 738 (20 203 864) tkm, bezw. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 64 203 683 (59 248 297) tkm.

Für den Güterverkehr jeglicher Art (Eil-, Stück-, Wagenladungs-, frachtpflichtiges Dienst- und Bau- [Regie-] Gut und lebende Thiere) mit Ausschluss des frachtfreien Dienst- und Baugutes wurden:

1. von den Deutschen Bahnen . . . . 21 820 320 416 tkm (20 203 140 081 „)
2. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 1 878 853 937 „ (1 860 525 760 „)
3. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . . . . . . 8 804 537 959 „ (8 539 751 906 „)
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen 32 503 712 312 tkm (30 603 417 747 „)

geleistet. Die Mehrleistung gegen das Vorjahr betrug in Prozenten bei den Deutschen Bahnen 8, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 3 bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 6,2. Der kilometrische Güterverkehr vertheilt sich auf die einzelnen Bahngruppen wie folgt:

Laufende Nr.	Bahngruppe	Eilgüter	Frachtgüter (einschliesslich Militärgüter)		Frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter	Lebende Thiere	Ueberhaupt	Von dem kilometrischen Güterverkehr kommen nach den Güterarten:				
			Stückgüter usw.	Wagenladungsgüter				auf die Eilgüter	auf die Frachtgüter (einschl. Militärgüter) Stückgüter usw.	Wagenladungsgüter	auf die frachtpflichtigen Dienst- und Baugüter	auf die lebenden Thiere
		Tonnen						Hundertheile				
1	Deutsche Bahnen	2 090 (2 035)	27 533 (25 353)	470 325 (448 071)	36 251 (33 455)	9 023 (8 346)	545 222 (517 260)	0,4 (0,4)	5,0 (4,9)	86,3 (86,6)	6,6 (6,5)	1,7 (1,6)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	2 555 (2 653)	17 330 (17 614)	261 989 (271 015)	10 499 (10 099)	4 304 (6 161)	296 677 (308 442)	0,9 (0,8)	5,8 (5,7)	88,3 (87,9)	3,5 (3,6)	1,5 (2,0)
3	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	2 394 (2 348)	33 732 (30 557)	310 595 (304 467)	5 884 (5 802)	7 631 (8 025)	360 236 (351 199)	0,7 (0,7)	9,4 (8,7)	86,2 (86,7)	1,6 (1,6)	2,1 (2,3)
4	sämmtliche Vereinsbahnen	2 237 (2 198)	28 760 (26 504)	396 544 (382 372)	23 463 (21 815)	8 120 (8 044)	459 124 (440 933)	0,5 (0,5)	6,2 (6,0)	86,4 (86,7)	5,1 (5,0)	1,8 (1,8)

Nach Maassgabe des kilometrischen Verkehrs entfielen:

1. Die grössten Leistungen:

a) für Eilgut auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnen). . . . . mit 7 679 t
b) „ Stückgut usw. auf die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterreichische Linien). . . . . „ 117 470 „
c) „ Wagenladungsgut auf die Warschau-Wiener Eisenbahn . . . . „ 1 546 394 „
d) „ frachtpflichtiges Dienst- usw. Gut auf die Preussischen Staatsbahnen . . . . „ 56 420 „
e) „ lebende Thiere auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnen) . . . . . . „ 22 007 „
f) überhaupt auf die Warschau-Wiener Bahn . „ 1 579 740 „

2. Die geringsten Leistungen
(mit Ausschluss derjenigen Bahnen, welche nicht zur Vergleichung herangezogen werden können):

a) für Eilgut auf die Braunschweigische Landes-Eisenbahn . . . . mit 49 t
b) „ Stückgut usw. auf die Crefelder Eisenbahn . . . . „ 941 „
c) „ Wagenladungsgut auf die Wismar-Karower Eisenbahn . . . . „ 16 498 „
d) „ frachtpflichtiges Dienst- usw. Gut auf die Wismar-Rostocker Eisenbahn . . . „ 5 „
e) „ lebende Thiere auf die Böhmischen Kommerzialbahnen . . . . „ 43 „
f) überhaupt auf die Wismar-Karower Eisenbahn. . . . . „ 20 086 „

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 8,69 km lange Strecke Hirschberg-Warmbrunn der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, welche Anfang Juli d. J. zunächst für den Personenverkehr eröffnet werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1933 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die Herausgabe eines Ergänzungsbandes zum Technischen Vereins-Organe über neue Erscheinungen auf dem Gebiete des Lokomotiv- und Wagenbaues (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 2004 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Reform der Personentarife.

Die jetzt so vielerorts erörterte Frage einer Reform der Personentarife gibt dem „Archiv für Eisenbahnwesen" Veranlassung, festzustellen, wie der gegenwärtige Stand der Personentarife sich für die Deutschen Bahnen stellt. Hiernach betragen die Einheitssätze Deutscher Bahnen:

Bezeichnung der Eisenbahnen	Einfache Fahrt: I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.	Gepäckfracht für 100 kg und 1 km in Pfennigen
	für 1 Person und 1 km in Pfennigen				
I. Staatsbahnen.					
Badische Bahn:					
Personenzüge	8,0	5,3	3,4	—	5,6
Schnellzüge	9,1	6,4	4,5	—	—
Bayerische Staatsbahn:					
Personenzüge	8,0	5,3	3,4	—	3,5
Schnellzüge	9,1	6,4	—	—	—
Main-Neckarbahn:					
Personenzüge	7,0	4,6	3,0	—	—
Schnellzüge	8,4	5,6	4,0	—	—
Mecklenburgische Friedrich Franzbahn*)					
Personenzüge	9,0	6,33	4,67	2,33	5,175
Schnellzüge	9,0	6,33	4,67	—	—
Oberhessische Eisenb.:*)					
Personenzüge	8,0	6,0	4,0	—	5,0
Oldenburg. Staatsb.:*)					
Personenzüge:					
Lokalverkehr . . .	6,0	4,5	3,0	2,5	4,0
direkter Verkehr . .	8,0	6,0	4,0	—	5,0
Sächsische Staatsbahn:*)					
Personenzüge	8,0	6,0	4,0	2,0	5,33
Schnellzüge	10,0	7,5	5,0	—	—
Württemb. Staatsbahn:					
Personenzüge	8,0	5,3	3,4	—	3,5
Schnellzüge	9,1	6,4	4,5	—	—
Reichsbahnen:					
Personenzüge	8,0	5,3	3,4	—	4,24
Schnellzüge	9,1	6,4	4,5	—	—
Preussische Staatsb.:*)					
Personenzüge	8,0	6,0	4,0	2,0	5,0
Schnellzüge	9,0	6,67	4,67	—	—
II. Privatbahnen:					
Pfälzische Bahnen:					
Personenzüge	8,0	5,3	3,4	—	5,6
Schnellzüge	9,1	6,4	—	—	—
Hessische Ludwigsbahn:					
Personenzüge	8,0	5,3	3,4	2,0	5,6
Schnellzüge	9,1	6,4	4,5	—	—
Lübeck-Büchener Bahn:*)					
Personenzüge	8,0	6,0	4,15	2,30	8,0
Schnellzüge	8,67	6,67	4,67	—	—
Ostpreussische Südb.:*)					
Personenzüge	8,0	6,0	4,0	2,0	5,0
Marienburg-Mlawka:*)					
Personenzüge	8,0	6,0	4,0	2,33	8,0
In Vorschlag gebrachte Sätze für alle Deutschen Bahnen:					
Personenzüge	6	4	2	—	—
Schnellzüge	7	5	3	—	—

*) Die durch einen * ausgezeichneten Bahnen gewähren 25 kg Freigepäck.

Wie aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich, berechnen diese Bahnen für 1 km und 1 Person in Pfennigen:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse
Personenzüge	6—9	4,5—6,33	3—4,67	2—2,5
Schnellzüge .	8,4—10	5,6—7,5	4—5	—

Die Sächsischen Staatsbahnen erheben bei den Schnellzügen die höchsten Sätze, d. i. 10, 7,5 und 5 ₰. Bei den Personenzügen bringt die Mecklenburgische Friedrich Franzbahn die theuersten Sätze zur Anwendung, d. s. 9, 6,33, 4,67 und 2,33 ₰, welche Sätze (mit Ausnahme der IV. Klasse) allerdings auch für die Schnellzüge gelten. Am billigsten fährt man im Lokalverkehr der Oldenburgischen Staatsbahnen, welche in der I.—III. Wagenklasse die billigsten Sätze von 6 bezw. 4,50 bezw. 3 ₰ zur Erhebung bringt. Durchschnittlich am billigsten ist vielleicht die Main-Neckarbahn, die freilich keine IV. Klasse kennt, aber einhebt:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
Personenzüge .	7	4,6	3
Schnellzüge .	8,4	5,6	4

Durchführung der Personenzüge.

Im Hinblick auf den Beginn der Zeit gesteigerten Reiseverkehrs hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Anlass genommen, den Königlichen Eisenbahndirektionen die Sorge für eine prompte Durchführung der Personenzüge, namentlich der durchgehenden Züge, besonders zur Pflicht zu machen. Nächst der pünktlichen fahrplanmässigen Beförderung, auf welche in erster Reihe mit aller Strenge hingewirkt werden muss, ist darauf Bedacht zu nehmen, die Folgen etwa eingetretener Verspätungen für die Reisenden thunlichst zu mildern und abzuschwächen. Um Versäumnissen in diesem Punkte vorzubeugen, sind die für die Beförderung von Reisenden verspäteter Züge über Hilfsrouten, sowie für die Nachbringung verspäteter Züge durch Sonderzüge (gegebenen Falls unter Mitbenutzung von Güterzügen) geltenden Vorschriften den nachgeordneten Behörden und Dienststellen in Erinnerung zu bringen und ist über deren sachgemässe Befolgung zu wachen. Zugleich wird sich eine eingehende Nachprüfung der für die einzelnen Züge auf Anschlussbahnhöfen festgesetzten Wartezeiten empfehlen. In dieser Beziehung ist darauf hinzuweisen, dass zwar einerseits durch das Abwarten verspäteter Züge andere wichtigere Anschlüsse eines grossen durchgehenden Zuges nicht in Frage gestellt werden dürfen, dass indess andererseits da, wo diese Bedenken nicht obwalten, namentlich wo weitere wichtige Anschlüsse des wartenden Zuges nicht in Betracht kommen, die Wartezeiten so weit auszudehnen sein werden, als dies mit Rücksicht auf den Betrieb und den sonst zu bedienenden Verkehr irgend verträglich ist.

Bezirks-Eisenbahnrath der Königlichen Direktionen Köln.

Auf der Tagesordnung der am 3. d. Mts. stattgehabten Sitzung standen zwei Fragen: 1. Die Reform der Personentarife; 2. Ermässigung der Getreidetarife von den Nordseehäfen. Zu dem 1. Punkte wurde in erster Linie die nach dem Reformtarif des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vorgeschlagene Aufhebung der IV. Wagenklasse in namentlicher Abstimmung mit 31 gegen 22 Stimmen abgelehnt und darauf der Antrag des Ausschusses, dass ein dringendes Bedürfniss für eine allgemeine Ermässigung der Personentarife einstweilen nicht anerkannt werden könne, angenommen. Dagegen wurde die Nothwendigkeit einer Vereinfachung der Personentarife, insbesondere Wegfall der Rückfahrt-, Rundreise- und Jahresreisekarten sowie Aufhebung des Freigepäcks usw. anerkannt. Zu Punkt 2 der Tagesordnung wurde mit grosser Mehrheit erklärt, dass diese Ermässigung der Landwirthschaft, den Rheinischen Hafenplätzen sowie der Müllerei zum Nachtheil gereichen müsse, und deshalb die Einführung derselben abgelehnt.

Betriebseröffnungen.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Am 10. d. Mts. ist die Theilstrecke Thalkirchen-Ebenhausen der Isarthalbahn (München-Wolfratshausen) mit den Stationen Thalkirchen, Grosshesselohe, Pullach, Höllriegelsgreuth-Grünwald, Baierbrunn, Hohenschaftlarn und Ebenhausen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet worden.

Die Strecke von Ebenhausen bis zum Endpunkt der Isarthalbahn (Wolfratshausen) wird in ungefähr 4 Wochen dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Bezüglich der für jene Strecke geltenden Bestimmungen usw. siehe die Bekanntmachung in Nr. 45 S. 449 d. Ztg.

Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn. Am 15. d. Mts. ist die Theilstrecke Ronsdorf-Klarenbach dem Verkehre übergeben worden (siehe die Bekanntmachung S. I d. Ztg.).

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Ketzin nach Wustermark für Rechnung der Stadt Ketzin beauftragt worden.

Eröffnung von Stationen und Schliessung von Stationen und Strecken.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Mit dem 1. August d. J. wird die Station Stolberg-Velau für den Güter- und Viehverkehr und die Station Stolberg A. J. für den Personen-, Gepäck- und Viehverkehr geschlossen (siehe Bekanntmachung S. I d. Ztg.).

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.) Am 1. Juli d. J. wird der neue Hauptbahnhof in Düsseldorf für den Personen-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr, insoweit derselbe bisher auf dem Köln-Mindener Bahnhofe daselbst zur Abfertigung gelangte, eröffnet und an demselben Tage der Bahnhof Düsseldorf (Köln-Minden) für den gesammten öffentlichen Verkehr geschlossen. — Der bisher auf letzterem Bahnhofe zur Abfertigung gelangte Eilgutverkehr (einschl. Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere) wird bis auf weiteres vom genannten Tage ab auf dem Bahnhofe Düsseldorf (Bergisch-Märkisch) mitabgefertigt.

Ferner werden vom 3. Juli d. J. ab die Personenzüge der Strecke Kettwig-Düsseldorf über die neue Verbindung Rath (bisher Rh.) - Düsseldorf - Derendorf - Düsseldorf Hauptbahnhof nach und von Düsseldorf (Bergisch-Märkisch) geleitet, während die Strecke Rath (Bergisch-Märkisch) - Grafenberg - Düsseldorf (Bergisch-Märkisch) mit den Stationen Rath B. M. und Grafenberg für den Personen-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr ausser Betrieb gesetzt wird und die bezüglichen Tarifsätze für diesen Verkehr zur Aufhebung gelangen.

Militär-Eisenbahn. Die Station Mahlow ist am 15. Mai d. J. für den öffentlichen Güterverkehr eröffnet worden.

Württembergische Staatseisenbahnen. Am 7. d. Mts. ist der zwischen den Stationen Grunbach-Geradstetten und Winterbach errichtete Haltepunkt Geradstetten für den Personenverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Vom 15. d. Mts. ab erhält die Station Morsbach die Bezeichnung „Morsbach bei Aachen".

Württembergische Staatseisenbahnen. Die Station Grunbach-Geradstetten führt künftig zur Vermeidung von Verwechslungen wieder die Bezeichnung „Grunbach".

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Während für das Geschäftsjahr 1889 ein Rückgang der Dividende zu verzeichnen war, hat sich für das Geschäftsjahr 1890 wiederum eine, wenn auch nicht bedeutende Steigerung der Dividende ergeben. Die Einnahme ist von 930 821 ℳ im Jahre 1889 auf 960 407 ℳ im Jahre 1890, mithin um 29 586 ℳ gestiegen. Die Ausgaben haben in dem abgelaufenen Geschäftsjahre eine Erhöhung um 13 607 ℳ erfahren und betragen 495 085 ℳ. Es ist dieses Ergebniss dem Geschäftsbericht zufolge ebensowohl der Steigerung des Kohlenverkehrs namentlich in der zweiten Hälfte des Betriebsjahres, wie auch dem wieder regeren direkten Verkehr zu danken, obschon der Kohlenverkehr der Meuselwitz-Ronneburger Bahn von 42,904 % im Vorjahre auf 45,620 % im Jahre 1890 des Gesammt-Kohlenverkehrs gestiegen ist. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit Nebeneinnahmen wurden 115 276 ℳ (gegen 104 753 ℳ im Vorjahre) vereinnahmt. Im Güterverkehr wurden im vorliegenden Berichtsjahre 488 455 ℳ gegen 460 350 ℳ im Vorjahre befördert. Während der Lokalverkehr im Jahre 1890 gegen das Vorjahr um 4 134 t gefallen ist, hat sich der Uebergangsverkehr um 11 416 t, der Durchgangsverkehr um 101 t und der direkte Verkehr um 20 715 t gegen das Vorjahr gehoben. Infolge der Steigerung des Betriebes macht sich die Anschaffung von etwa 50 offenen und 6 bedeckten Güterwagen nöthig und deshalb hat der Vorstand den Antrag auf Genehmigung zur Ausgabe von Prioritätsobligationen der Gesellschaft bis zum Betrage von 300 000 ℳ zur eventuellen Beschaffung weiterer Betriebsmittel auf die Tagesordnung für die Generalversammlung gebracht. Die Vorarbeiten zur Erbauung der Eisenbahn von Zeitz nach Kamburg waren anfangs April dieses Jahres bereits so weit gediehen, dass nach Genehmigung der Spezialprojekte noch im kommenden Herbste mit der thatsächlichen Ausführung begonnen werden kann.

Die Verwendung des Ueberschusses von 475 511 ℳ soll in folgender Weise geschehen: zur Verzinsung der Prioritätsobligationen 75 180 ℳ, zur Tilgung derselben 15 361 ℳ, zur Zahlung der persönlichen Gewinnantheile 12 673 ℳ, zur Zahlung der Staats-Eisenbahnsteuer 21 965 ℳ, zur Zahlung der Dividende an die Stamm-Prioritätsaktien $8^1/_{30}$ % = 177 135 ℳ, desgleichen der Stammaktien $9^1/_{30}$ % = 172 085 ℳ, zum Vortrag auf das folgende Jahr für Prioritäts-Stammaktien 506 ℳ, für Stammaktien 604 ℳ.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Der Verkehr auf der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn hat sich auch im Jahre 1890 gehoben. Es wurden 379 720 einfache und 55 543 Rückfahrkarten ausgegeben und 490 809 Personen sowie 1 251 996 t Güter einschliesslich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehre 230 247 ℳ, aus dem Güterverkehre 1 303 895 ℳ und aus sonstigen Quellen 537 689 ℳ, bezw. überhaupt 2 071 831 ℳ gegen 1 897 077 ℳ im Vorjahre. Die Betriebsausgaben erheischten 842 368 ℳ (gegen 793 759 ℳ im Vorjahre) = 40,66 (41,84) % der Einnahmen. Zuzüglich eines Vortrages aus dem Vorjahre ergibt sich ein Ueberschuss von 1 249 411 (1 123 831) ℳ. Davon fliessen in den Erneuerungsfonds I 217 133 (188 185) ℳ, in den Erneuerungsfonds II 30 000 (30 000) ℳ und in den Reservefonds I 21 600 (21 600) ℳ. Von dem verbleibenden Reingewinn von 980 698 (884 046) ℳ sind zu zahlen: in den Reservefonds II 48 038 (43 177) ℳ, die Eisenbahnsteuer mit 23 684 (20 163) ℳ, persönliche Gewinnantheile in Höhe von 8 820 (7 864) ℳ, $4^1/_2$ % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien = 162 000 ℳ und 4 % Dividende (gegen $3^3/_4$ % im Vorjahre), an die Stammaktien = 720 000 ℳ, während der Rest von 18 156 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1890/91 betrugen die Betriebseinnahmen 261 305 ℳ und die Betriebsausgaben 116 864 ℳ, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 144 441 ℳ. Nach Abzug der Rücklagen in den Erneuerungsfonds und in den Reservefonds zur Instandhaltung der Bahn und der Betriebsmittel mit 11 776 ℳ verbleibt ein verfügbarer Ueberschuss von 132 665 ℳ, welcher wie folgt zu verwenden ist: Verzinsung der Prioritätsobligationen 4 500 ℳ, persönliche Gewinnantheile 10 648 ℳ, Staats-Eisenbahnsteuer 2 493 ℳ, Tilgung von Prioritäts-Stammaktien 49 500 ℳ, 6 % Dividende der Prioritäts-Stammaktien = 32 250 ℳ, 5 % Dividende der Stammaktien = 30 000 ℳ, Rücklage in den Bilanz-Reservefonds 3 112 ℳ, Vortrag auf die nächstjährige Rechnung 162 ℳ.

Saal-Eisenbahn.

In der am 9. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung waren 1 385 Stimmen vertreten. Der Geschäftsbericht und der Abschluss für 1890, sowie die Vertheilung von $4^3/_4$ % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien wurde genehmigt. Der Antrag der Vertreter der Stadtgemeinde Rudolstadt, wegen Verkaufs der Bahn mit der Preussischen Regierung in Unterhandlung zu treten, wurde gegen 177 Stimmen angenommen.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn und Westholsteinische Bahn.

Inhaber von Aktien der vorbezeichneten Bahnen werden darauf aufmerksam gemacht, dass der Umtausch der letzteren gegen $3^1/_2$ % Staatsschuldverschreibungen am 30. d. Mts. eingestellt wird und alsdann von der Eisenbahnhauptkasse in Altona nur der auf die Aktien entfallende ratirliche Antheil an dem vom Staate zu zahlenden Kaufpreise gezahlt wird.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

In der am 10. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde die Dividende auf $3^2/_3$ % festgesetzt und Entlastung ertheilt. Der von einem Aktionär eingebrachte Antrag, mit der Preussischen Regierung wegen Verkaufs der Weimar-Geraer Eisenbahn in Unterhandlung zu treten, wurde zurückgezogen und ein eben dahin lautender, aber etwas abgeschwächter Antrag mit 983 gegen 835 Stimmen abgelehnt.

Farge-Vegesacker Eisenbahn.

Die Gesellschaft erhielt die Erlaubniss zur Ausgabe von 500 000 ℳ 4 % Obligationen.

Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn.

Am 23. Juli soll die Generalversammlung über Erhöhung des Grundkapitals von 550 000 ℳ auf 1 022 000 ℳ durch Neuausgabe von 327 Aktien Litt. A. und 145 Aktien Litt. B. Entscheidung treffen.

Aus dem Elektrotechnischen Verein.

In der Sitzung des Elektrotechnischen Vereins am 26. Mai d. J. führte Dr. Frölich die Fortschritte vor, die bei Siemens & Halske in den letzten Jahren in Bezug auf Erzeugung von Ozon auf elektrischem Wege gemacht worden sind. Die Erzeugung von Ozon mittelst der von W. von Siemens erfundenen Ozonröhre ist seit 1857 bekannt. Die konstruktive Fortentwickelung derselben bis zu technisch brauchbaren Appa-

raten und die Durcharbeitung des elektrischen Betriebes derselben fehlte bisher, ist aber jetzt durchgeführt; bei Siemens & Halske ist eine Anlage zur Ozonerzeugung von mehreren Pferdestärken seit einigen Monaten im Gang. Der Vortragende besprach sodann die wichtigsten technischen Anwendungen, das Bleichen, das Veredeln von Wein und Spirituosen, die Einwirkung auf Zuckermelasse; namentlich machte er jedoch auf Grund von Versuchen darauf aufmerksam, dass es möglich sei, mittelst Ozons die Reblaus im Weinberge zu tödten, ohne dass die Weinstöcke dabei Schaden leiden, und ferner, dass die Sterilisirung des Wassers, d. h. dessen Befreiung von Bakterien, mittelst Ozons in billiger und zweckentsprechender Weise geschehe, und dass auf diese Weise schlechtes Wasser, sowohl zum Gebrauch als Trinkwasser, als für Brauereien, Brennereien, Hefefabriken usw. benutzt werden könne.

Nunmehr sprach Direktor A. Müller von der Akkumulatorenfabrik, Aktiengesellschaft, in Hagen (Westfalen) über die Lebensdauer von Akkumulatoren, deren Nutzeffekt und den Nutzeffekt von Gleichstromanlagen mit Akkumulatoren im Vergleich zu Wechselstromanlagen mit Transformatoren. Die Lebensdauer der heutigen Tudorakkumulatoren sei, wenn dieselben entsprechend behandelt würden, eine für den praktischen Gebrauch mehr als ausreichend hohe. Was die Bedienung anlange, so sei dieselbe sehr einfach. Der Nutzeffekt der Akkumulatoren betrage 80—82 %, und wenn dieser Nutzeffekt sich praktisch auch nicht überall erreichen lasse, so sei immerhin mit 75 % zu rechnen möglich, da mit diesem Güteverhältniss in allen Centralen gearbeitet werden könne. Die sonstigen Vortheile der Akkumulatoren seien so hohe, dass jede mit ihnen ausgestattete grössere Anlage wesentlich rationeller arbeiten müsse, als eine solche mit Wechselstrom und und Transformatoren. Der Nutzeffekt einer Centrale mit Wechselstrom und Transformatoren sei von Direktor Ross in einem früheren Vortrage mit 87 % berechnet worden, während der Nutzeffekt der Gleichstromanlagen von diesem Herrn als wesentlich niedriger bezeichnet wurde. Der Vortragende suchte nachzuweisen, dass in der Berechnung des mittleren Jahresverbrauchs das Güteverhältniss von Gleichstromanlagen mit Akkumulatoren sich wesentlich günstiger stellt als bei Wechselstrom mit Transformatoren, und führt aus, dass es bei Gleichstrom unter Zuhilfenahme von Akkumulatoren durchaus thunlich sei, beliebig weite Gebiete mit Strom zu bedienen, was bisher mit Unrecht als ein Vorrecht des Wechselstroms betrachtet worden sei.

Hieran schloss sich eine längere Diskussion, in welcher namentlich der anwesende Direktor der Aktiengesellschaft „Helios“ in Köln (Ehrenfeld), Ross, die Richtigkeit der gegen ihn gerichteten Angriffe des Vortragenden bestritt.

Aus Nordamerika.

Eisenbahnunfälle im Jahre 1890.

Die Eisenbahnunfälle sind, wie die nachfolgende Uebersicht zeigt, im Jahre 1890 zahlreicher als in irgend einem der letzten 11 Jahre gewesen. Vielleicht hat dies aber darin seinen Grund, dass die für 1890 angegebenen Zahlen auf amtlichen Ermittelungen beruhen, während es in den Vorjahren den Zeitschriften überlassen war, eine Zusammenstellung der Unfälle anzufertigen.

Durch Unfälle wurden			Durch Unfälle wurden			Durch Unfälle wurden		
im Jahre	getödtet	verletzt	im Jahre	getödtet	verletzt	im Jahre	getödtet	verletzt
1880	315	1 172	1884	389	1 946	1888	667	2 204
1881	414	1 597	1885	307	1 409	1889	492	1 772
1882	380	1 588	1886	416	1 530	1890	806	2 812
1883	473	1 910	1887	656	1 760			

Die Ursachen der Unfälle im Jahre 1890 zeigt folgende Uebersicht:

Ursache	Bedienstete		Reisende		andere Personen		zusammen	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Zusammenstösse	302	875	74	514	37	48	413	1 437
Entgleisungen	248	603	91	672	28	16	367	1 291
verschiedene Ursachen	19	41	7	38	—	5	26	84
zusammen	569	1 519	172	1 224	65	69	806	2 812

Hochbahnen in Chicago.

Auf Veranlassung des Gemeinderaths von Chicago hat dessen Ingenieur A. G. Riter einen Entwurf für eine eingeleisige sowie für eine sechsgeleisige Hochbahn nebst Kostenanschlag hergestellt. Gemäss der Vorschrift des Gemeinderathes, dass der Unterbau aus Mauerwerk hergestellt und die Strassen durch Stahlbrücken übersetzt werden sollen, hat Riter zwei starke Seitenmauern und darauf ein Dach von Stahl-Querträgern, auf denen eine angemessene Bettungsschicht herzustellen ist, angenommen; der Bau wird hoch genug sein, um an den Strassenübersetzungen noch einen Raum von 16 Fuss unter der Brücke frei zu lassen. Der freie Raum unter der Bahn soll für Büreaus, Lagerräume und andere gewerbliche Zwecke ausgenutzt werden und es werden hierzu bei eingeleisiger Ausführung der Bahn 49 300 Geviertfuss für die Meile, bei zweigeleisiger 103 500, bei viergeleisiger 211 900 und bei sechsgeleisiger Ausführung 320 000 Geviertfuss für die Meile zur Verfügung stehen. Die Kosten veranschlagt Riter für ein Geleise auf 280 000 D., für zwei auf 480 000 D., für vier auf 880 000 D. und für sechs Geleise auf 1 280 000 D.; dagegen hofft man aber bei eingeleisiger Bahn 21 000 D. für die Meile und das Jahr an Miethe für die Lager- und Büreauräume einzunehmen.

Stand des Mexikanischen Eisenbahnnetzes am 1. April d. J.

Die bei Eröffnung des Kongresses am 1. April d. J. von dem Präsidenten Porfirio Diaz verlesene Botschaft macht über das Eisenbahnwesen folgende Mittheilungen:

Das Eisenbahnnetz fährt in seiner Entwickelung ununterbrochen fort. Die Eisenbahngesellschaft Puebla-Oaxaca hat die Theilstrecke Puebla-Tehuacan dem Betriebe übergeben. Die Gesellschaft der Eisenbahn von Monterey nach dem Golf hat den 106 km, die sie schon besass, 440 neue Kilometer hinzugefügt und dadurch ihr Netz auf 546 km gebracht. Der Bau der interozeanischen Bahn Acapulco-Vera-Cruz wird thatkräftig gefördert; vor kurzem hat man die letzten Schienen zwischen Vera-Cruz und Jalapa gelegt. In nächster Zeit können die Züge von Jojulla bis Vera-Cruz verkehren. Die Linie, welche Ecalon mit der Bergwerksgegend verbinden soll und keine Beihilfe erhalten hat, ist bereits auf 111 km Länge gebaut und wird bald ihren Endpunkt erreichen. Wenn man diesen Bahnen einige andere Linien von geringerer Bedeutung hinzufügt, so findet man vom September 1890 bis zum 1. April 1891 einen Zuwachs des Eisenbahnnetzes der Republik von 625 km und eine Gesammtlänge von 10 025 km. Gebaut wird gegenwärtig an den Linien Santa-Rosa-Linares, Tula-Ciudad-Victoria, Tehuacan-Oaxaca und Tabasco-Chiapas.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Als fernere Folge des Streites zwischen der Provinzialregierung von Santa Fé und der Französischen Gesellschaft der Provinzialbahnen von Santa Fé (vgl. Nr. 19 S. 190 d. Ztg.) ist am 1. April auch der Zinsschein der westlichen Kolonialeisenbahn-Schuldverschreibungen von Santa Fé nicht eingelöst worden. Da die Nationalregierung genügend mit ihren eigenen Angelegenheiten beschäftigt ist, um die Lust, zur Schlichtung des Streites beizutragen, zu verlieren, so hat die Hilfe der Gerichte in Anspruch genommen werden müssen. Inzwischen führen die Parteien durch die Presse einen lebhaften Federkrieg, in dem die Regierung die Sachlage folgendermaassen darstellt: Auf Grund des am 12. Oktober 1888 zwischen der Provinzialregierung und der Gesellschaft Fives-Lille geschlossenen Vertrages hatte die letztere die Schuldverschreibungen der Westkolonialbahn und der Eisenbahn Santa Fé-Reconquista zu verzinsen und zu tilgen; zugleich war vereinbart, dass die Gesellschaft von der Regierung behufs Deckung der aus dem Betriebe dieser Linien zu erwartenden Fehlbeträge eine Summe in auswärtigen Schuldverschreibungen der Provinz erhalten sollte, die — nach ihrem Kurs zur Zeit der Uebergabe geschätzt — eine diesen Fehlbeträgen gleiche Summe in Gold ergeben musste. Im Juni 1890 wollte die Provinzialregierung die Schuld, die sie zu jenem Zeitpunkt gegen die Gesellschaft hatte, regeln und liess der letzteren Schuldverschreibungen, die nach dem Tageskurse einen Werth von 3 Millionen Pesos Gold besassen, übergeben; diese Werthpapiere wurden zu jener Zeit an der Londoner Börse zu 88, 90 % gehandelt, sind aber seitdem bis weit über die Hälfte gefallen. Die Provinzialregierung behauptet nun, dass sie den seit der Abrechnung eingetretenen Kursrückgang nicht zu berücksichtigen habe und dass dies eine Gefahr sei, welche die Französische Gesellschaft zu tragen habe. Demgegenüber wendet der Vertreter der Gesellschaft folgendes ein: 1. dass die Regierung der Gesellschaft Schuldverschreibungen im Werthe von 3 Millionen Pesos im Juni 1890 nicht, wie sie versichert, übergeben, sondern dass sie am 21. Juni nur eine allgemeine Verpflichtung unterzeichnet hat und dass die

zu erfüllenden Förmlichkeiten die Uebergabe der Werthpapiere bis zum 3. August hingezögert haben; 2. dass die Regierung zu Unrecht behauptet, 3 Millionen Pesos Gold müssten nicht nur zur Zahlung ihrer Schuld gegen die Gesellschaft hinreichen, sondern auch noch ein Guthaben zu ihren Gunsten hinterlassen, denn seit Ende August 1890 haben diese Schuldverschreibungen niemals einen solchen Werth gehabt, dass sie auch nur zur Deckung der von der Gesellschaft der Regierung geleisteten Vorschüsse ausreichen können; 3. dass die bis 31. Dezember 1890 geleisteten Vorschüsse zusammen 413 083 £ 19 sh. 3 d. betragen, wozu noch durch die seit 1. Januar d. J. fällig gewordenen Wechsel ein Betrag von 111 408 £ 18 sh. 5 d. kommt. Demzufolge beharrt die Gesellschaft dabei, dass sie, solange nicht die Regierung ihre Verpflichtung durch Uebergabe der zur Deckung der geleisteten Vorschüsse erforderlichen Schuldverschreibungen erfüllt hat, nicht verpflichtet ist, neue Beträge für den Dienst der Schuld und andere Gegenstände vorzustrecken.

Der Betrieb ergab für das ganze Jahr 1890 bei einer mittleren Betriebslänge von 797 km (gegen 634 in 1889) eine Einnahme von 2 034 708 (902 220) Piaster und eine Ausgabe von 1 602 951 (1 027 852) P. oder 79 (114) % der Einnahme. Die Bauarbeiten waren am 1. Februar d. J. auf 4 Theilstrecken von zusammen 305 km in Angriff genommen; auf 274 km waren bereits die Erdarbeiten vollendet und einzelne Theile noch weiter gediehen.

Die in den Besitz des Provinzialbahnnetzes von Buenos Ayres getretene Buenos Ayres-Westbahngesellschaft hat, wie wir bereits in Nr. 68 S. 680 Jahrg. 1890 d. Ztg. mittheilten, nur die Hauptlinie von la Plata über Buenos Ayres nach Trenquelauquen im eigenen Betriebe behalten, die Zweigbahnen dagegen veräussert oder für die Konzessionsdauer verpachtet. Sie erhält dadurch: 1. von der Central-Argentinischen Eisenbahngesellschaft für die ihr überlassenen Linien Lujan-Pergamino und San Nicolas-Junin (201,751 Meilen) 2 017 510 £, d. i. 10 000 £ für die Meile, zahlbar in jährlichen Theilzahlungen von 4½ % dieser Summe = 90 788 £; 2. von der Grossen Buenos Ayres-Südbahngesellschaft für die ihr verkaufte Linie Merlo-Saladillo (93,902 Meilen) 1 032 930 £, d. i. 11 000 £ für die Meile, zahlbar in besonderen, zum Nennwerthe ausgegebenen und mit 4½ % verzinslichen Schuldverschreibungen der Grossen Südbahn, also einen jährlichen Zins von 46 480 £; und 3. von der Buenos Ayres- und Ensenada Port-Eisenbahngesellschaft für die ihr überlassene Linie Ringuelet-Ferrari (24,260 Meilen) 242 600 £, d. i. 10 000 £ für die Meile, zahlbar in jährlichen Theilzahlungen von 4½ % dieser Summe = 10 916 £. Aus dem Betriebe der Hauptlinie erzielte die Gesellschaft im zweiten Halbjahr 1890 eine Einnahme von 269 126 £, von der nach Abzug der Betriebsausgaben in Höhe von 139 274 £ ein Ueberschuss von 129 852 £ verblieb; hierzu tritt der von den oben genannten 3 Gesellschaften zu zahlende feste Zins, der für das Halbjahr im ganzen 74 092 £ beträgt, und ausserdem ein anderweiter Zinsgewinn von 2 745 £. Von dem erhaltenen Gesammtgewinn von 206 689 £ mussten im genannten Halbjahr zur Verzinsung der 6 % Regierungsanleihe von 1882 61 465 £, zur Verzinsung der 5 % Nationalanleihe von 1885 47 655 £, zur Verzinsung der 5 % Nationalanleihe von 1888 25 000 £ und zur Verzinsung der 4 % Schuldverschreibungen der Gesellschaft 11 671 £ verwendet werden, so dass für die Antheilhaber noch ein Gewinn von 60 898 £ verbleibt; doch soll von der Vertheilung dieses Gewinnes vor Abschluss des am 30. Juni 1891 endigenden Geschäftsjahres Abstand genommen werden. In Anbetracht der Geschäftsstockungen, unter denen Argentinien zu leiden hat, sowie der mit jeder Neueinrichtung verbundenen Schwierigkeiten glaubt die Verwaltung, dass die erzielten Ergebnisse zu den besten Hoffnungen für die Zukunft berechtigen.

Die Grosse Buenos Ayres-Südbahngesellschaft erzielte im zweiten Halbjahr 1890 eine Betriebseinnahme von 565 275 £ (gegen 530 368 £ im gleichen Zeitraum des Vorjahres); hiervon verzehrten die Betriebsausgaben 250 889 (243 707) £ oder 44,38 (45,95) %, so dass ein Ueberschuss von 314 386 (286 661) £ verblieb. Von demselben mussten 50 000 £ zur Verzinsung der Schuldverschreibungen, 37 500 £ zur Verzinsung der Ausdehnungs-Antheilscheine (1892) und 125 £ zu Stempelausgaben verwendet werden. Dem verbleibenden Rest von 226 761 £ traten aber hinzu 22 296 £ als Uebertrag aus dem Vorjahr und 6 422 £ als Zinsen der Rücklagen, so dass 255 479 £ zur Verfügung der am 9. April abgehaltenen Hauptversammlung standen; es wurde demnach für das Halbjahr ein vorläufiger Gewinn von 4 % vertheilt und 55 479 £ auf neue Rechnung vorgetragen.

Den Geschäften der Südbahn haben also die Handelsstockungen Argentiniens nichts anhaben können, weil diese Bahn hauptsächlich Ackerbaubezirke durchzieht, die sich unbekümmert um die Geldverlegenheiten der Regierung aufs beste entwickeln. Die Gesellschaft hat die ehemals der Provinz Buenos Ayres gehörige Linie Temperley-Canuelas (29 Meilen), welche die erste Theilstrecke einer neuen Hauptbahn zur Verbindung der Orte Monte, Las Flores, Tandil, Ayacucho und Necochea bilden soll, und ferner von der Westbahn die Linie Merlo-Saladillo, die an das Südbahnnetz durch eine Zweigbahn Canuelas-Lobos (23 Meilen) baldigst angeschlossen werden soll, gekauft. Der Bau der Linien Tres-Arroyos-Bahia-Blanca (118 Meilen) und Canuelas-Ayacucho-Necochea (280 Meilen) schreitet rüstig fort, so dass die erstere dieser Linien dem Betriebe voraussichtlich noch vor Ablauf dieses Jahres wird übergeben werden können; in Kürze wird auch die Linie La Gama-Alfalfa (150 Meilen), zu der die erforderlichen Ländereien bereits enteignet sind, in Angriff genommen werden.

Die Verwaltung der Central-Argentinischen Eisenbahngesellschaft in London hatte vor einiger Zeit zwei Vertreter nach Argentinien abgeordnet, damit sie sich über die Lage des Gesellschaftsunternehmens an Ort und Stelle unterrichten und dann der Gesellschaft Bericht erstatten sollten. Vor einer am 24. März d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Hauptversammlung ist dieser Bericht, wenn auch die Rechnungen für 1890 noch nicht endgültig abgeschlossen sind, erstattet worden. Die Betriebsergebnisse der Hauptlinie der Gesellschaft einschliesslich der seit 1. Januar 1889 in Betrieb genommenen Buenos Ayres-Nordbahn aber ausschliesslich der seit 1. Juli 1890 von der Buenos Ayres-Westbahn erworbenen Linien Lujan-Pergamino und San Nicolas-Junin waren in den letzten vier Jahren folgendermaassen gestaltet:

Jahr	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Wechselverlust	Wechselgewinn	Reinertrag
1887	619 604	284 604	20 971	—	314 029
1888	757 009	360 925	—	12 059	408 142
1889	941 722	510 149	54 399	—	377 174
1890	728 557	439 336	46 633	—	242 588

Der besonders seit Juni 1890 eingetretene starke Verkehrsrückgang ist nach dem Berichte in folgenden Ursachen begründet: 1. in der Wiederaufnahme des Verkehrs der Pacificbahn, der vom März bis Dezember 1889 durch Ueberschwemmungen unterbrochen war, so dass sich der Verkehr während dieses Zeitraums der Centralargentinischen Bahn zuwenden musste; 2. in der Vollendung mehrerer benachbarter Linien, deren Baustoffe zum grössten Theil auf der Nordbahn befördert wurden; 3. in dem im Juli 1890 in Buenos Ayres ausgebrochenen Aufstande; 4. in der erheblichen Verlangsamung des Einfuhrverkehrs; 5. in der Trockenheit, durch die gewisse von der Centralbahn berührte Gegenden verödet sind; 6. in dem seit einiger Zeit immer furchtbarer gewordenen Wettbewerb, und 7. in dem plötzlich eingetretenen bedeutenden Goldaufschlag.

Nach dem der Hauptversammlung der Buenos Ayres-Nordbahngesellschaft am 23. Januar erstatteten Geschäftsbericht belief sich der verfügbare Reinertrag auf 14 352 £, von denen 420 £ an die Inhaber der noch nicht umgewandelten, bei der nächsten Ziehung zur Ausloosung kommenden Vorzugs-Antheilscheine vertheilt und 13 932 £ den übrigen Antheilscheinen zugewendet werden, und zwar erhalten einschliesslich der bereits erfolgten Abschlagszahlung die gewährleisteten Vorzugs-Antheilscheine einen Jahresgewinn von 14 sh. für den Antheilschein, die anderen Vorzugs-Antheilscheine einen solchen von 9 £ 11 sh. für das Hundert und die Stamm-Antheilscheine einen solchen von 7 £ 5 sh. für das Hundert.

In einer neuerdings abgehaltenen Versammlung der Antheilhaber der drei Englischen Strassenbahngesellschaften von Buenos Ayres, nämlich der City of Buenos Ayres-Gesellschaft, der Anglo-Argentinischen Gesellschaft und der Buenos Ayres- und Belgrano-Gesellschaft, wurde lebhaft Klage über die Haltung des Gemeinderaths der Argentinischen Hauptstadt geführt, weil er den Gesellschaften die Erhöhung ihres Tarifs um 25 % behufs Deckung der durch die Entwerthung des Papiergeldes hervorgerufenen Verluste verbietet, obwohl diese Erhöhung durch eine noch niemals von den Gesellschaften benutzte Bestimmung des Bedingnissheftes gestattet ist. Infolge des ungeheuren Goldaufschlags hat die City of Buenos Ayres-Gesellschaft, die noch vor kurzem 10 % Gewinn vertheilte, für 1890 nur 3,75 % vertheilen können, während die beiden anderen Gesellschaften überhaupt auf jede Gewinnvertheilung verzichten mussten.

Personalnachrichten.

Preussische Staatsbahnen.

Der Regierungs- und Baurath Hottenrott, bisher in Frankfurt a/M. ist behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Direktionsmitgliedes an die Eisenbahndirektion in Erfurt versetzt und der Regierungsrath Herrmann in Magdeburg der dortigen Eisenbahndirektion zur Beschäftigung überwiesen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn. Die Theilstrecke Ronsdorf-Klarenbach wurde heute dem Verkehre übergeben. — Dieselbe enthält die Verkehrsstellen: Ronsdorf Bahnhof, Kratzkopf, Erbschloestrasse, Ascheweg, Ronsdorf Stadt, Graben, Halbach, Klarenbach.

In Station Ronsdorf der Kgl. Eisenbahndirektion Elberfeld erfolgt der Uebergang der Güter.

Die Güter-Abfertigungsstellen des Vereinsgebietes werden ersucht, hiervon Kenntniss zu nehmen und etwaige Sendungen für unsere Stationen nach Ronsdorf (Dir.-Bez. Elberfeld) zur Abgabe an die R. M. E. zu dirigiren.

Ronsdorf, den 15. Juni 1891. (1131)
Der Vorstand.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der neue Hauptbahnhof in Düsseldorf für den Personen-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr, insoweit derselbe bisher auf dem Köln-Mindener Bahnhof daselbst zur Abfertigung gelangte, eröffnet, und an demselben Tage der Bahnhof Düsseldorf (Köln-Minden) für den gesammten öffentlichen Verkehr geschlossen.

Der auf letzterem Bahnhofe bisher zur Abfertigung gelangte Eilgutverkehr (einschliesslich Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere) wird bis auf weiteres vom genannten Tage ab auf dem Bahnhofe Düsseldorf (Berg.-Märk.) mit abgefertigt.

Eine Aenderung in den bezüglichen Tarifsätzen tritt nicht ein.

Ferner werden vom 3. Juli d. J. ab die Personenzüge der Strecke Kettwig-Düsseldorf über die neue Verbindung Rath (bish. Rh.)-Düsseldorf-Derendorf-Düsseldorf Hauptbahnhof nach und von Düsseldorf (Berg.-Märk.) geleitet, während die Strecke Rath (Berg.-Märk.)-Grafenburg-Düsseldorf (Berg.-Märk.) mit den Stationen Rath B. M. und Grafenberg für den Personen-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr ausser Betrieb gesetzt wird und die bezüglichen Tarifsätze für diesen Verkehr zur Aufhebung gelangen.

Ob und welche Züge vom 1 bezw. 3. Juli d. J. ab auf dem neuen Hauptbahnhofe Düsseldorf zum Ein- und Aussteigen der Reisenden anhalten, ist aus den Fahrplänen ersichtlich.

Köln, den 9. Juni 1891. (1132)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

3. Schliessung von Stationen.

Mit dem 1. August d. J. wird die Station Stolberg-Velau für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr und die Station Stolberg A. J. für den Personen-, Gepäck- und Vieh- etc. Verkehr geschlossen.

Vom genannten Tage ab kommen daher sämmtliche im diesseitigen Binnenverkehr und in den direkten Verkehren mit dem diesseitigen Bezirk für die Stationen Stolberg-Velau und Stolberg A. J. bestehenden Bestimmungen, Entfernungen und Tarifsätze zur Aufhebung.

Köln, den 17. Juni 1891. (1133)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

4. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn. Mit Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 1. d. Mts. in Nr. 43 der Vereinszeitung bringen wir zur allgemeinen Kenntniss, dass die Verkehrseinstellung auf unserer Lokalbahn Jaroslau-Sokal in der Strecke Rawa ruska-Horyniec behoben und der Verkehr am 11. d. Mts. wieder aufgenommen worden ist.

Lemberg, den 13. Juni 1891. (1134)

5. Güterverkehr.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. tritt zu dem provisorischen Tarifhefte vom 1. Januar 1887 (Verkehr der Preussisch-Sächsischen Konkurrenzstationen) der 5. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält — ausser der Aufführung der durch das Heft 5 (erste Abth.) aufgehobenen Frachtsätze, einer Aenderung der Nummern der Ausnahmetarife und der Aufhebung einiger bereits durch neuere billigere Taxen überholten Frachtsätze für Genf transit — die Einführung neuer Frachtsätze für Aarau, Lenzburg, Luzern und Rothkreuz in den allgemeinen Tarifklassen und in den Ausnahmetarifen Nr. 6 und 15 (für Metalle und Metallwaaren bzw. für Güter der Klassen A und B) sowie einen Ausnahmetarif für gewaschene Wolle im Verkehre mit Genf transit und geänderte Entfernungen für die Deutschen Transportstrecken. Die bisherigen Frachtsätze für Aarau, Lenzburg, Luzern und Rothkreuz werden sämmtlich aufgehoben, bleiben jedoch, soweit sie niedriger sind als die neuen, noch bis zum 1. Oktober d. J. in Geltung.

Karlsruhe, den 13. Juni 1891. (1135)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn. Zum Gütertarife zwischen dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M., der Hohenebra-Ebelebener und der Kerkerbachbahn einer- und der Main-Neckarbahn andererseits vom 18. August 1888 tritt am 1. Juli l. J. der VI. Nachtrag in Kraft, enthaltend unter anderm direkte Sätze für die Haltestellen Chausseehaus (Bez. Frankfurt) und Wixhausen (M. N. B.) sowie einen ermässigten Ausnahmetarif für Erde, Kies, Sand etc.

Näheres bei den Güterabfertigungsstellen.

Darmstadt, den 10. Juni 1891. (1136)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Staatsbahnverkehr Hannover-Altona. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird für obigen Verkehr ein neuer Gütertarif herausgegeben, durch welchen der bisherige Gütertarif vom 1. Januar 1889 nebst Nachträgen, sowie die Gütertarife für den Berlin-Norddeutschen Verkehr vom 1. April 1889 und für den Hannover-Magdeburger Verkehr vom 1. Juni 1886 hinsichtlich des Verkehrs mit Berlin (Hamb. Bhf.), Berlin (Lehrt. Bhf.) und Spandau aufgehoben werden.

Der neue Gütertarif kann bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen eingesehen und von diesen auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 12. Juni 1891. (1137)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Oldenburg. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird für obigen Verkehr ein neuer Gütertarif herausgegeben, durch welchen der bisherige Gütertarif vom 15. Oktober 1885 nebst Nachträgen, sowie die Gütertarife für den Berlin-Norddeutschen Verkehr vom 1. April 1889 und für den Oldenburg-Magdeburger Verkehr vom 1. April 1889 hinsichtlich des Verkehrs mit Berlin (Hamb. Bhf.), Berlin (Lehrt. Bhf.) und Spandau aufgehoben werden.

Der neue Gütertarif kann bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen eingesehen und von diesen auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 11. Juni 1891. (1138)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Am 1. Juli d. J. tritt in dem vorbezeichneten Verbande an Stelle und unter Aufhebung des Tarifs vom 1. November 1888 ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehre zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.), der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Staats- und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und den Stationen der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker, der Grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Mecklenburgischen Südbahn, der Paulinenaue-Neuruppiner, der Prignitzer und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn andererseits in Kraft. Derselbe ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu 0,10 *M.* das Stück zu haben.

Köln, den 12. Juni 1891. (1139)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Viehtarif für den Verkehr zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes Saarbrücken einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits, sowie den Saarbrücken-Pfälzischen Viehverkehr. Werden in Ermangelung von Wagen mit mehreren Böden zwei oder mehrere gewöhnliche Wagen gestellt, so ist die Fracht für die Hälfte des wirklichen Flächenraums der verwendeten Wagen unter Abrundung von Bruchquadratmetern nach Maassgabe der Bestimmungen unter B III A 1 des Deutschen Eisenbahntarifs Theil I für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach den Tarifsätzen für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden zu berechnen.

Köln, den 12. Juni 1891. (1140)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Holzverkehr. Die Station Radevormwald des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. mit den um 9 km und 0,03 *M.* für 100 kg erhöhten Entfernungen und Frachtsätzen der Station Krebsöge in den Ausnahmetarif vom 1. März 1884 aufgenommen.

Köln, den 13. Juni 1891. (1141)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Der auf Seite 7 des Nachtrags XIII zu Heft 1 des Verbandstarifs für den Verkehr Wien (Oe. U. St. E. G.) -Altenburg angegebene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 6 a (Holz) von 1, 38 ℳ für 100 kg tritt, weil auf einem Druckfehler beruhend, ohne ersetzt zu werden, am 1. August d. J. ausser Kraft.
Dresden, den 14. Juni 1891. (1142)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau-Badischer Güterverkehr. Der zum 15. Juni d. J. zur Ausgabe kommende Nachtrag VI zum Tarif für obenbezeichneten Verkehr enthält ausser einigen Berichtigungen direkte Frachtsätze für die Badische Station Schweigern, sowie Ausnahmesätze für Zuckerrüben etc. und Petroleum etc. Ferner eine Bestimmung wegen Ausdehnung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter (Metalle etc.) auf Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfang.
Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.
Frankfurt a/M., den 11. Juni 1891. (1143)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch - Süddeutscher Verband. Am 30. Juni l. J. treten hinsichtlich des Verkehrs der Stationen der Kgl. Bayerischen Staatsbahnen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 B für Metall- und Holzwaaren - Stückgüter ausser Kraft. An deren Stelle sind für die im vorbezeichneten Ausnahmetarife aufgeführten Stückgüter vom 1. Juli l. J. ab die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 A für bestimmte (landwirthschaftliche) Stückgüter (Düngemittel etc.) in Anwendung zu bringen.
München, den 6. Juni 1891. (1144)
Namens der Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch - Oesterreich - Ungarischer Verband. Der durch Nachtrag V Seite 32 zum Ostdeutsch-Oesterreich-Ungarischen Verbandtarif Heft 1 für Budapest-Józsefváros eingeführte Kurszuschlagsbetrag in Höhe von 0, 04 ℳ für 100 kg zum Ausnahmetarif Nr. 7 (Wolle) gilt vom 1. August 1891 ab auch für die Station Budapest-dunaparti tcherpályaudvar.
Breslau, den 15. Juni 1891. (1145)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Einführung des XXVIII. Nachtrages zum Theil II des Verbandstarifes. Am 20. Juli a. St./1. August n. St. 1891 tritt der XXVIII. Nachtrag zum Theil II des Tarifes vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 in Kraft.
Derselbe enthält die Aufhebung des Tarifes hinsichtlich des Verkehres mit Stationen der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen, der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (Ungar. Netz) und der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Exemplare des Nachtrages können bei den betheiligten Bahnverwaltungen bezogen werden.
Wien, den 17. Juni 1891. (1146)
K. K. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. August d. J. wird ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (Direktionsbezirke Elberfeld, Köln [links- und rechtsrheinisch] und Frankfurt a/M.) einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen andererseits über Aschaffenburg eingeführt. Es erleiden hierdurch die bisherigen Tarifsätze zum Theil unbedeutende Erhöhungen bezw. Ermässigungen. Der neue Tarif kann auf den in den Verkehr einbezogenen Stationen eingesehen werden.
Köln, den 17. Juni 1891. (1147)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich im Namen der betheiligten Verbandsverwaltungen.

7. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Ausschreibung auf Lieferung von Kleineisenzeug, Weichen und Weichenmaterial. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:
a) 1 199 t Kleineisenzeug, bestehend aus Laschen, Unterlagsplatten, Laschenbolzen, Schienennägel und Schwellenschrauben,
b) 59 500 Stück stählernen, federnden Unterlagsringen,
c) 47 Stück Kreuzungs- und einfachen Weichen,
d) 209 Stück Flussstahl - Herz- und Kreuzungsstücken,
e) 182 Stück Weichenzungenschienen, 207 Stück Radlenkern,
f) 11 t verschiedenen Unterlagsplatten zu Weichen.

Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis spätestens zum Verdingungstermine:
für a) und b) Mittwoch, den 24. Juni, Vormittags 11 Uhr,
„ c) bis f) Mittwoch, den 24. Juni, Vormittags 11½ Uhr,
versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen.
Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus und können auch gegen Einsendung von 1 ℳ für a) und b), 3 ℳ für c), 1,50 ℳ für d) und je 50 ₰ für e) und f) in baar oder in Postmarken à 10 ₰ entnommen werden.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Breslau, den 13. Juni 1891. (1148)
Materialienbüreau.

Die Vergebung von 8 Stück Drahtzug-Wegeschranken, welche auf der Bahnstrecke Lissa-Glogau aufzustellen sind, soll erfolgen. Unternehmungslustige werden aufgefordert ihre Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 6. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr portofrei und versiegelt an uns einzureichen. Die Eröffnung der Angebote wird in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Bieter zu genanntem Zeitpunkt im Zimmer Nr. 16 unseres Verwaltungsgebäudes erfolgen. Verdingungsunterlagen können von unserem technischen Büreau gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in baar oder in 10 ₰-Marken bezogen werden.
Zuschlagsfrist 14 Tage.
Lissa i/P., den 10. Juni 1891. (1149)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Buchhandlung von Wilh. Gottl. Korn in Breslau, betr. Fritz Krönig, Die Verwaltung der Preuss. Staats-Eisenbahnen und ausserdem ein Prospekt von Carl Schleicher & Schüll in Düren (Rheinland) bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 47. 1891.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. B[illegible] Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oester. [illegible] jährlich . . . . 20 Mk. [illegible] übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. [illegible] frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 112 SW. [illegible]) [illegible]len.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 18.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80.

Berlin, den 20. Juni 1891.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. Juni 1891.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Der Schnellzug-Zuschlag.

In den Verhandlungen der berufenen Körperschaften und freiwilligen Vereine über die vom Preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten in Vorschlag gebrachte Reform der Personentarife, sowie in den Erörterungen der Presse über dieselbe ist, abgesehen von dem Hauptstreitpunkte der Aufhebung oder Beibehaltung der IV. Wagenklasse, vornehmlich die Frage in den Vordergrund getreten, ob es gerechtfertigt oder zweckmässig sei, für die Benutzung von Schnellzügen zu den gewöhnlichen Personenzug-Fahrpreisen noch einen besonderen Zuschlag zu erheben.

Die Frage ist von einer wichtigen grundsätzlichen Bedeutung und theoretisch eine noch ungelöste. Daher treten denn überall und selbst in den einzelnen Ländern bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen die grössten Verschiedenheiten zu Tage. Während beispielsweise in Belgien die Grand Central Belge, in Frankreich die Ostbahn, sowie die Englischen (mit verschwindenden Ausnahmen), die Holländisch-Niederländischen, die Dänischen und sämmtliche Schweizerischen Bahnen — also fast alles Eisenbahnen, welche dem Personenverkehr in hervorragendem Maasse dienen — keinen Unterschied in den Preisen für Schnell- und Personenzüge machen, erheben in Frankreich die Nordbahn, in Belgien die Staatsbahn, sowie in Italien, Norwegen-Schweden, Rumänien, Russland, in Deutschland und Oesterreich-Ungarn grundsätzlich alle Bahnen einen Schnellzug-Zuschlag (in Deutschland z. B. die Mecklenburgischen Bahnen nicht), der als solcher wiederum verschieden ist und zwischen 10 und 50 % Erhöhung gegenüber den Personenzug-Preisen schwankt. So betragen die Schnellzug-Taxen bei der Französischen Nordbahn 10 %, bei den Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen 11, 17—16, 75 %, bei den Rumänischen und Ungarischen Bahnen 20 %, bei den Süddeutschen Bahnen 13, 75—32, 35 %, bei der grossen Russischen Eisenbahn 37, 5 % und bei den Oesterreichischen Staatsbahnen 50 % mehr als die normalen Personenzug-Taxen. Eine weitere Verschiedenheit besteht bei den einzelnen Verwaltungen, welche einen besonderen Zuschlag erheben, darin, dass die einen diesen Zuschlag gleich hoch für alle Klassen, die anderen aber verschieden für die verschiedenen Wagenklassen festgesetzt haben. So haben, um nur Deutsche Verhältnisse anzuführen, die Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen sowie die Main-Neckarbahn gleiche Zuschlagsätze nur für die II. und III. Klasse (während die Höhe der Zuschläge bei den beiden ersteren wiederum verschieden von der der letzteren ist), die übrigen Süddeutschen Verwaltungen dagegen einen gleichen Satz für alle Wagenklassen angenommen. Derselbe weicht aber natürlich wiederum von dem der Norddeutschen Bahnen ab. Denn während auf letzteren der Zuschlag für I. Klasse 1 ₰ und für II. und III. Klasse 0, 67 ₰ für das Kilometer beträgt, beläuft sich der-

selbe bei den Süddeutschen Bahnen einheitlich für alle Wagenklassen auf 1,10 ₰, bei der Main-Neckarbahn jedoch für I. Klasse auf 1,40 ₰ und für II. und III. Klasse auf 1 ₰.

Aus dieser Darstellung möge entnommen werden, dass auch bezüglich dieses Punktes eine beklagenswerthe Zerfahrenheit herrscht, welche bei einer Tarifreformirung einer gründlichen Regelung bedarf. Diese Zerfahrenheit findet aber eine gewisse Entschuldigung darin, dass man in den fachkundigen Kreisen sich noch nicht über die prinzipielle Frage, ob Zuschlag oder nicht gerechtfertigt sei, hat einigen können, und dass die Einigung über diese Frage in der That eine bedeutend schwierigere ist, als über so manche andere, welche bei einer Neugestaltung der Personentarife beantwortet werden muss, beispielsweise Bestehenlassen oder Beseitigung der IV. Wagenklasse, des Freigepäcks, der Rückfahr- und sonstiger Sonderkarten u. dergl.

1. Die sich hier unvermittelt gegenüberstehenden Ansichten beruhen theils auf *finanziellen*, theils und hauptsächlich auf *betriebstechnischen* Gründen.

In ersterer Beziehung geht die Meinung wohl der Mehrzahl der Fachmänner dahin, dass bei den Schnellzügen die Eisenbahn eine grössere Leistung biete und grössere Ausgaben als bei den Personenzügen habe und demzufolge vom Publikum eine grössere Gegenleistung, d. h. einen entsprechend höheren Fahrpreis bei Benutzung der ersteren zu beanspruchen berechtigt sei.

Diese Mehrkosten der Schnellzüge sollen darin bestehen, dass mit der Vermehrung der Geschwindigkeit die Kosten für Kohlen- und Wasserverbrauch, für Unterhaltung und Erneuerung besonders der Zugkraft steigen, sowie die Schienen eine grössere Abnutzung erleiden. Während letzteres jedoch von einem Theile der Techniker in Abrede gestellt wird, vermindern sich bei den Schnellzügen unbestritten die Kosten für die Beleuchtung und Heizung, da diese selbstredend von der Zeitdauer der Fahrt abhängen, ferner für die Abnutzung der Bremsvorrichtungen, da diese um so weniger abgenutzt werden, je weniger der Zug halten, also gebremst werden muss und endlich durch die Verringerung der Ausgaben für das Zugbegleitungspersonal. Sodann wird die Erhebung eines Zuschlags auch um deswillen für gerechtfertigt erachtet, weil die Schnellzüge die Anschaffung kostspieliger Betriebsmittel erforderlich machen, in denselben den Reisenden grössere Annehmlichkeiten und Bequemlichkeiten geboten würden und den Zuschlägen die nicht zu unterschätzenden Vortheile gegenüberständen, welche den Reisenden durch Zeitersparniss bei der Benutzung der Schnellzüge erwüchsen. Dem ist wiederum entgegen zu halten, dass der Reisende gegen Zahlung des Fahrpreises überhaupt einen Anspruch auf möglichst bequeme und schnelle Beförderung habe und es ganz gegen seinen Willen sei, dass, wenn er beispielsweise von Berlin nach Magdeburg fahren wolle, sein Zug — lediglich im Interesse der Eisenbahnverwaltung, um den übrigen Verkehr mit zu bedienen, und wirklich nicht zu seinem Vortheile und Vergnügen — unterwegs ungefähr 15 Mal anhalte!

Welche der beiden Ansichten die richtige sei, hat, wie erwähnt, bisher beweiskräftig und ziffernmässig noch nicht entschieden werden können. Wie bekannt, haben die beiden neuesten reformirten Tarife, der Ungarische und der Oesterreichische, den Schnellzug-Zuschlag beibehalten und es ist sehr zu bedauern, dass der Präsident von Czedik in dem interessanten Vortrage, welchen er im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten zu Wien am 24. März d. J. gehalten (Nr. 32—36 d. Ztg.) und in welchem er eingehend die Gründe auseinandergesetzt hat, die zur Einführung des sogen. Kreuzer-Zonentarifs in seiner gegenwärtigen Gestalt veranlasst haben, sich nicht auch darüber ausgelassen hat, welche Gesichtspunkte maassgebend gewesen sind, den Zuschlag allgemein weiter zu erheben und auf eine so bedeutende Höhe, wie sie sonst nirgends besteht, festzusetzen.

Wir selbst möchten uns der Ansicht hinneigen, dass sich die Mehrkosten auf der einen Seite gegen die Verminderung der Kosten auf der anderen nahezu ausgleichen, dass also die Kosten des Zugkilometers für Schnellzüge und für Personenzüge bei gleicher Achsenzahl gleich gross sind. Unterstützt wird diese Annahme auch durch die Thatsache, dass die Betriebsergebnisse der verschiedenen Verwaltungsbezirke bei Verschiedenheiten im Verhältniss der Zahl der Schnellzüge zu der der Personenzüge keinen Unterschied in der Höhe der Betriebskosten erkennen lassen (vergl. Launhardt, Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen. „Archiv“ 1890, S. 956 fg.).

Will man es dennoch nach den bisherigen praktischen Erfahrungen und theoretischen Grundsätzen als zweifelhaft bezeichnen, ob aus den angeführten Gründen die Erhebung eines Schnellzug-Zuschlages sachgemäss sei, so wird weiter von der Mehrzahl der Verwaltungen erklärt, dass sie auf den Einnahmebetrag, der ihnen aus dem Zuschlag erwachse, nicht verzichten können. Wenn nun auch dieser Minderbetrag beispielsweise nur für die Preussischen Staatsbahnen bei Annahme des vorgeschlagenen Reformsatzes von 1 ₰ für das Kilometer und Zugrundelegung der Frequenz von 1889/90 sich jährlich auf die allerdings nicht unbedeutende Summe von ungefähr 14 Millionen Mark belaufen würde, so dürfte dieser rein finanzielle Gesichtspunkt doch nicht als ausschlaggebend zu erachten sein. Denn eine wirkliche Reform unseres Personentarifwesens muss in erster Linie eine wesentliche Verbilligung der Fahrpreise mit sich bringen und auch den weniger Bemittelten die Benutzung der Schnellzüge auf weitere Strecken immer mehr ermöglichen. Es ist auch zweifellos, dass eine gewisse Verringerung des Ausfalls durch die bei Herabsetzung der Fahrpreise eintretende Steigerung der Frequenz sich ergeben würde.

Weit schwerwiegender, als diese finanziellen, scheinen uns die *betriebstechnischen* Bedenken zu sein, welche gegen den Fortfall des Schnellzug-Zuschlags erhoben werden. Diese Bedenken gipfeln in der Befürchtung, dass eine Ueberfüllung der Schnellzüge und eine übermässige Benutzung derselben insbesondere für den Lokalverkehr eintreten würde, dass demnach die Züge eine Stärke erhalten würden, welche eine erhöhte Fahrgeschwindigkeit unstatthaft machen, sowie eine sichere und prompte Durchführung derselben in Frage stellen müsste, und dass vornehmlich eine wirklich beschleunigte Fahrzeit, bezüglich deren gegenwärtig seitens des Publikums immer grössere Ansprüche erhoben werden, sich nicht mehr ermöglichen lasse. Dazu komme, dass der Andrang zu den Schnellzügen schon jetzt ein so bedeutender sei, dass sich fast überall eine Vermehrung derselben nothwendig mache. Eine Gleichstellung der Fahrpreise für Schnell- und Personenzüge könne daher für das Publikum insofern verhängnissvoll werden, als eisenbahnseitig Beschränkungen zur Aufrechterhaltung eines geregelten und wirklichen Schnellzugbetriebes eingeführt werden und man wahrscheinlich werde dazu übergeben müssen, bei einigen Schnellzügen die III. Klasse noch mehr als bisher, unter Umständen auch die II. Klasse auszuschliessen. Das würde aber den Werth einer Reform wesentlich beeinträchtigen und jedenfalls zu lebhaften Klagen und Beschwerden seitens des die niedrigeren Wagenklassen benutzenden Publikums führen, in dessen Interesse ja ganz besonders eine Tarifreform als wünschenswerth und nothwendig anzuerkennen ist.

Bei Lösung der Schwierigkeiten wird daher diesen Bedenken, denen eine gewisse Berechtigung nicht abzusprechen ist, thunlichst zu begegnen sein und einerseits davon ausgegangen werden müssen, dass die Vortheile und Annehmlichkeiten der Schnellbeförderung auch den weniger bemittelten Reisenden zugänglich gemacht werden, d. h. dass die Schnellzüge auch grundsätzlich die niedrigste Klasse — also nach den Vorschlägen der Reform die III. — führen (unter Umständen darf es natürlich zulässig und wird es sogar geboten sein, solche mit nur I. und II. Klasse zu fahren), andererseits aber der Umstand in Berücksichtigung zu ziehen sein, dass schon gegenwärtig Reisen auf weitere Strecken thatsächlich fast nur

in Schnellzügen zurückgelegt werden. So wurden beispielsweise von Frankfurt a/M. nach Berlin im Jahre 1890 für alle 3 Klassen (die IV. muss unberücksichtigt bleiben, weil dieselbe in den Schnellzügen nicht gefahren wird) 9 801 einfache Schnellzugkarten, dagegen nur 294 einfache Personenzugkarten ausgegeben. Dies Verhältniss wird sich allerdings in etwas ändern, wenn die Rückfahrkarten mit in Betracht gezogen werden könnten — dies ist aber nicht thunlich, wenigstens statistisch schwierig zu ermitteln, weil dieselben Gültigkeit zu allen Zügen haben. Im Nahverkehr dagegen bedient man sich erfahrungsgemäss des nächsten, am bequemsten liegenden Zuges.

Es würde sich also in erster Linie zur Vermeidung einer unerwünschten Ueberfüllung der Schnellzüge darum handeln, Maassregeln zu treffen, dass der Nahverkehr von denselben thunlichst ferngehalten wird. Und dies kann unseres Erachtens hauptsächlich auf zweifache Weise mit Erfolg geschehen. Einmal muss dem Grundsatze, dass die Schnellzüge vornehmlich dazu vorhanden sind, das Reisen auf weite Strecken zu verkürzen und dem Durchgangsverkehr zu dienen, im allgemeinen mit mehr Rücksichtslosigkeit grössere Geltung verschafft werden, wie bisher. Der Begriff „weite Strecken" ist ja nicht einheitlich oder kilometrisch festzusetzen und wird verschieden auszulegen sein nach den verschiedenen örtlichen Verhältnissen: jedenfalls muss als erste Regel gelten, dass nur an wirklich verkehrsreichen Stationen oder aber, sobald es sich lediglich um Verbindungen zwischen grossen Verkehrsmittelpunkten handelt, nur so oft und ohne Rücksicht auf Anschlüsse oder grössere Ortschaften da gehalten wird, wie und wo es aus betriebs- oder maschinentechnischen Gründen unbedingt geboten erscheint. Hier müssen sich die kleineren, lokalen Interessen den grösseren, allgemeinen unterordnen, müssen die Bedeutung und der Werth des grossen, durchgehenden Verkehrs zu voller Geltung kommen. Als Muster könnten die Fahrpläne der s. g. Blitzzüge zwischen Berlin und Frankfurt a/M. gelten, nach denen letztere auf der 545 km langen Strecke nur 6 Mal anhalten und, dem Vernehmen nach, sobald die erforderlichen leistungsfähigeren Maschinen beschafft sein werden, künftig nur 5 oder gar nur 4 Mal anhalten werden, oder aber die der neuen Schnellzüge zwischen Berlin und Hamburg, die auf der 286 km langen Strecke nur 1 Mal einen kurzen Aufenthalt zum Maschinenwechsel nehmen. Durch Schaffung derartiger Schnellzüge regelt sich die angestrebte geringere Benutzung derselben schon von selbst, wo aber örtliche Verhältnisse oder Verkehrsrücksichten ein öfteres Anhalten bestimmter Schnellzüge erforderlich machen, demnach zu befürchten steht, dass dieselben für den Lokalverkehr ausgiebig benutzt und dadurch unliebsam überfüllt werden, erübrigt unseres Erachtens nur zu der zweiten Maassregel zu greifen und eine Beschränkung dadurch eintreten zu lassen, dass man für diese lokale Benutzung auch fernerhin einen Zuschlag erhebt.

2. Unser Vorschlag würde also dahin gehen,

> dass für die Benutzung der Schnellzüge grundsätzlich kein Zuschlag und ein solcher nur ausnahmsweise aus Betriebsrücksichten für kürzere Entfernungen erhoben wird.

Dem Ermessen der Verwaltungen müsste überlassen bleiben von einem derartigen Zuschlage bei bestimmten Zügen, weil unnöthig, überhaupt abzusehen.

Was den Zuschlag selbst betrifft, so würde es sich empfehlen, denselben einheitlich und gleichmässig für alle Wagenklassen und alle Entfernungen festzusetzen und die Entfernung, bis zu welcher dieser Zuschlag erhoben werden kann, auf 100 km zu normiren; die Höhe des Zuschlags möchten wir unter Zugrundelegung des Preussischen Reformsatzes mit 1 ₰ für 1 km, also auf 1 ℳ berechnen, würden aber auch nichts dagegen einzuwenden haben, wenn derselbe, den fast allgemein hervorgetretenen Wünschen entsprechend, auf die Hälfte, also 0,5 ₰ für 1 km oder 50 ₰ festgesetzt würde. Zur besseren Orientirung für das Publikum und zur Erleichterung für die Abfertigungsbeamten würde es zweckmässig sein, unter Zugrundelegung der obigen Höchstentfernung von 100 km und der Preussischen Reformvorschläge von 6, 4 und 2 ℳ für I., II. und III. Wagenklasse die betreffende Bestimmung dahin zu treffen,

> dass bei der Benutzung eines Schnellzugs ein Zuschlag von 1 ℳ (oder 50 ₰) erhoben wird, wenn die gewöhnliche (Personenzug-) Fahrkarte weniger als 6 ℳ für die I., 4 ℳ für die II. und 2 ℳ für die III. Klasse kostet

oder anders ausgedrückt:

> dass für die Benutzung eines Schnellzugs ein Zuschlag (von 1 ℳ bezw. 50 ₰) nicht erhoben wird, sobald die gewöhnliche (Personenzug-) Fahrkarte theurer ist, als 6, 4 oder 2 ℳ.

Einen einheitlichen Zuschlag für alle Klassen zu erheben rechtfertigt sich aus dem Zweck der Einrichtung der für alle Klassen der gleiche ist und verfehlt werden würde, wenn nicht gerade die Reisenden der III. Klasse, welche das Hauptkontingent des Nahverkehrs stellen, besonders getroffen würden. Im übrigen ist die Erhebung eines für alle Klassen gleichmässigen Zuschlags — wo ein solcher grundsätzlich stattfindet — zweifellos die sachgemässere, da allen Wagenklassen bei Benutzung der Schnellzüge gleichmässig dieselben Vortheile geboten werden.

Einen festen Zuschlag für alle Entfernungen zu erheben, ist zweckmässig zum leichteren Verständniss für das Publikum und zur Vereinfachung des Schalter- und Kontroldienstes. Der feste Satz prägt sich ebenso wie der bestimmte Fahrpreis dem Publikum besser ein, und der Abfertigungsbeamte braucht ebenso wie der Reisende nicht erst wegen der Entfernungen und die sich danach regelnde Höhe des Zuschlags Berechnungen anzustellen.

Die Entfernung von 100 km ist angenommen, weil innerhalb dieser Grenze sich im allgemeinen und hauptsächlich der Nahverkehr bewegt. Beispielsweise entfallen auf den Preussischen Staatsbahnen von der Gesammtzahl aller Fahrten auf Entfernungen bis zu 100 km ungefähr 95 %. Selbstredend könnten die einzelnen Verwaltungen eine Verschiebung dieser Minimal- oder Maximalgrenze nach unten mit Berücksichtigung besonderer Verhältnisse eintreten lassen. Der Zuschlag müsste aber immer derselbe (feste) bleiben. Die Höhe des Zuschlags ist den gegenwärtigen Grundsätzen entsprechend angenommen und bringt — immer unter Zugrundelegung der Preussischen Reformtaxen — gegenüber den jetzigen Fahrpreisen nur in seltenen Fällen eine unwesentliche Vertheuerung. Besonders für die näheren Relationen aber darf der Zuschlag kein zu geringer und muss derselbe ein verhältnissmässig höherer sein, weil gerade in diesen die Benutzung der Schnellzüge möglichst eingeschränkt werden soll und kann.

Wir meinen auch, dass keine Unbilligkeit darin gefunden werden kann, wenn die Eisenbahn, lediglich der Noth gehorchend, aus Betriebsrücksichten und im Interesse des auf weiteren Strecken fahrenden Publikums eine derartige kleine Auflage eintreten lässt und zwar um so weniger, als jedermann trotzdem in den Stand gesetzt ist, den Schnellzug zu benutzen. Er wird dies thun, wenn ihm für den Zweck seiner Reise die Mehrausgabe von 1 ℳ oder 50 ₰ nicht zu viel erscheint und wenn er es nicht thut, so ist das ein Beweis dafür, dass es nicht nöthig war und seine Reise ebenso gut und mit demselben Erfolge mit einem passenden Personenzuge ausgeführt werden konnte. Von einer neuen Erschwerung aber, besonders mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Zustand in Deutschland, wonach zu allen Schnellzügen und in allen Relationen Zuschläge erhoben werden, kann natürlich keine Rede sein und um so weniger, als für den Nahverkehr dem Bedürfniss entsprechend durch Personenzüge wohl überall in genügendem Maasse Sorge getragen sein wird. Wo dies noch nicht der Fall sein sollte, müsste das Erforderliche nachgeholt werden, da die Hebung und Pflege gerade des Nahverkehrs die vornehmste Aufgabe einer einsichtsvollen Tarif-

politik sein dürfte. Dabei bleibt weiter immer zu berücksichtigen, dass durch die vorgeschlagene Maassregel nur ein verschwindend kleiner Theil aller Reisenden betroffen würde, denn beispielsweise auf den Preussischen Staatsbahnen ist der wirkliche Antheil des gesammten Schnellzugverkehrs überhaupt nur auf etwa 24 %, im Winter auf etwa nur 18 % der Personenkilometer anzunehmen. Und schliesslich handelt es sich in den vorliegenden Fällen bei den geringen Entfernungen um einen nur unbedeutenden Zeitunterschied der Fortdauer. Auch würde der jetzt vielfach vertretenen Ansicht, dass denjenigen Reisenden, welche längere Strecken auf der Eisenbahn zurücklegen, eine Preisermässigung zu theil werden müsse, wenigstens in etwas Rechnung getragen!

Die Vortheile des empfohlenen Verfahrens für die Eisenbahnverwaltungen liegen auf der Hand. Abgesehen von der voraussichtlichen Erreichung des angestrebten Zweckes würde dasselbe eine weitere erhebliche Vereinfachung des Fahrkarten-Rapportirungs- und Kontrolwesens mit sich bringen. Man würde neben den (Personenzug-) Fahrkarten I., II. und III. Klasse nur noch eine einzige für alle Verkehrsbeziehungen, also auch für alle Stationen gleiche Zuschlagskarte haben, die weder Stationsnamen noch Klassenbezeichnung u. dergl., sondern lediglich den Einheitspreis enthalten und daher kurz lauten würde „Schnellzug-Zuschlag — 1 ℳ“

In Anbetracht der nach allen Richtungen hin einfachen Behandlungsweise dieser Fahrkarten könnten dieselben auch zur Bequemlichkeit für das Publikum den Zugführern überlassen werden, welche solche bei Uebergang eines Reisenden von einem Personen- in einen Schnellzug oder aber, falls ein Reisender nicht im Besitz einer vorschriftsmässig zu lösenden Zuschlagskarte sich befindet, zu verausgaben hätten.

Defrauden würden kaum zu befürchten sein, da die Karten, mit dem Tages- bezw. Zugstempel versehen, nur für einen bestimmten Tag bezw. für einen bestimmten Zug Gültigkeit hätten.

Wir betonen jedoch hierbei ausdrücklich, dass eine alle möglichen einzelnen Fälle berücksichtigende Durchbildung des vorgeschlagenen Verfahrens unsererseits noch nicht stattgefunden hat, es daher nicht ausgeschlossen ist, dass einzelne Sonderbestimmungen sich erforderlich zeigen würden — es kommt uns gegenwärtig nur darauf an, dem Gedanken zunächst allgemeinen Ausdruck zu verleihen.

Zu derartigen noch besonderer Regelung bedürftigen Punkten würde die Abrechnung unter den fremden Bahnen gehören. Hierzu sei nur bemerkt, dass eine solche wohl in wenigen Fällen nothwendig sein würde. Denn die Entfernung bis zu 100 km wird sich meist im Lokalverkehr der eigenen Bahn bewegen, die Einnahmen aus den erhobenen Zuschlägen also letzterer allein zufallen. Wo aber eine Grenzverwaltung an derselben betheiligt ist, wird es nicht schwer fallen, einen befriedigenden Vertheilungsmodus zu finden. In den meisten Fällen wird es zweckmässig sein, eine besondere Vertheilung gar nicht vorzunehmen, da sich die Einnahmen auf beiden Seiten ziemlich ausgleichen werden. Unter Umständen wird sich eine Theilung nach dem Gesammteinkommen in dem betreffenden Verkehr empfehlen — diese Frage jedoch am praktischsten nach den einschlagenden besonderen Verhältnissen zu regeln sein. Dieselbe bietet aber um so weniger Schwierigkeiten, als ja nicht alle an einem bestimmten Schnellzugkurs (beispielsweise Köln - Basel, Strassburg - München) betheiligten Verwaltungen interessirt sind, da nicht ausser Acht zu lassen ist, dass für die Benutzung der Schnellzüge ein Zuschlag grundsätzlich überhaupt nicht erhoben werden soll, die betheiligten Verwaltungen daher der Regel nach nur ihre Antheile aus den betreffenden (Personenzug-) Fahrkarten zu beanspruchen haben.

Bei dieser Gelegenheit glauben wir — auf die Gefahr hin, für ketzerisch und verständnisslos gehalten zu werden — der Ansicht Ausdruck geben zu sollen, dass unseres Erachtens im allgemeinen immer noch viel zu viel, mit dem Ergebniss in keinem Verhältniss stehende Zeit und Arbeit und daher viel Geld damit verschwendet wird, dass in fast allen Verkehren in der minutiösesten Weise mit sämmtlichen beliebigen Verwaltungen die umfangreichsten Abrechnungen erstellt werden — es könnte zweckmässiger bedeutend mehr mit Pauschquanten „gearbeitet“ oder auf gegenseitige Abrechnung wenigstens in allen denjenigen Fällen überhaupt verzichtet werden, in welchen erfahrungsgemäss eine ungefähre Ausgleichung stattfindet. Doch hierüber vielleicht ein anderes Mal mehr!

Unser Zuschlag Erhebungsverfahren würde den Verwaltungen den jetzigen Verhältnissen gegenüber allerdings einen Ausfall in den Einnahmen bringen. Wie hoch sich derselbe belaufen würde, sind wir zur Zeit nicht einmal annähernd zu berechnen in der Lage. Abgesehen aber davon, dass, wie bereits oben hervorgehoben, die finanzielle Erwägung bei einer beabsichtigten wirklichen Reform des Personenverkehrs erst in zweiter Linie in Betracht kommen darf, würde die vorgeschlagene Maassregel für die Eisenbahnen in dieser Beziehung immer noch günstiger sein, als wenn man den vielfach geäusserten Forderungen, die auch bekanntlich von vielen Sachverständigen als durchaus gerechtfertigt anerkannt werden, nachgeben müsste und gar keinen Zuschlag für die Benutzung der Schnellzüge erheben wollte. Es ist unser Vorschlag demnach eine Art Mittelweg, welcher sowohl für das Publikum als auch für die Eisenbahnverwaltungen sehr wohl gangbar sein dürfte.

Ein anderer Vermittelungsvorschlag geht bekanntlich dahin, nur bei besonders beschleunigten, namentlich durchgehenden internationalen Schnellzügen, bei welchen aus Betriebsrücksichten auf eine bestimmte Begrenzung der Frequenz besonderer Werth gelegt werden muss, einen Zuschlag durchweg zu erheben, bei allen übrigen Schnellzügen aber nicht. Wenn der diesem Vorschlage zu Grunde liegende Gedanke auch zweifellos ein sehr richtiger ist, so wird doch die praktische Durchführung desselben auf unüberwindliche Schwierigkeiten stossen, da besonders für die Zwischenstrecken es nicht möglich sein wird, einzelne Züge als solche zu bezeichnen, welche nur dem durchgehenden grossen Verkehr dienen und für welche auf bestimmten Linien eine geringere Besetzung anzustreben oder eine grössere zuzulassen sei. Ausserdem würde sich das Publikum in steter Ungewissheit befinden, die sich bei jeder Fahrplanänderung steigern könnte, für welche Züge ein Zuschlag zu errichten sei und für welche nicht.

Auf wieder andere Weise suchen die Verwaltungen denselben Zweck zu erreichen, indem sie der Ueberfüllung der Schnellzüge durch Reisende des Nahverkehrs dadurch begegnen, dass sie für nähere Relationen einfach keine Fahrkarten ausgeben. So werden beispielsweise auf der Paris-Lyon-Mediterranée zu bestimmten Zügen nur Fahrkarten auf mindestens 200 km, zu anderen auf mindestens 250 km, zu wieder anderen sogar nur auf mindestens 600 km ausgegeben und ist ausserdem der Verkehr auf Fahrkarten II. oder III. Klasse noch mehr beschränkt. Wenn derartige Bestimmungen gewiss auch ihre Absicht erfüllen, so möchten wir dieselben doch nicht zur Nachahmung empfehlen, da sie, abgesehen von ihrer Komplizirtheit, die das Publikum vielfach nicht verstehen und unsicher machen wird, den Reisenden eine zu weitgehende Beschränkung in der Auswahl der Züge auferlegen.

Dagegen würden wir es für zeitgemäss halten, wenn auch auf den Deutschen Bahnen einmal ein Versuch mit verwaltungsseitig zu fahrenden Zügen (der Orient-Express ist ein Anfang und eigentlich Privatunternehmen) gemacht würde, wie sie gerade bei der Paris-Lyon-Mediterranée mit grossem Erfolg schon seit längerer Zeit gefahren werden, die sogenannten trains de luxe, welche nur an bestimmten Tagen mit einer bestimmt begrenzten Theilnehmerzahl abgelassen werden, mit allem Komfort ausgestattet sind, besonders schnell laufen, lediglich I. Klasse führen und nur gegen einen erheblichen Preiszuschlag benutzt werden können. Bei der beabsichtigten, auf „demokratisirender“ Tendenz beruhenden Umgestaltung des Schnellzug-,

sowie des gesammten Personenverkehrs überhaupt dürfte es nicht unbillig und unzweckmässig erscheinen, auch Einrichtungen zu treffen, welche von entgegengesetzten Gesichtspunkten ausgehen und denjenigen zu gute kommen, welche über grössere Mittel verfügen und ein vornehmeres, exklusiveres Reisen gewöhnt sind und ihren Neigungen entsprechend vorziehen. Wir glauben, dass durch die Einführung derartiger Luxuszüge gleichfalls einem gewissen „Bedürfnisse" Rechnung getragen würde und sind überzeugt, dass solche Züge, wenn für geeignete Kurse, beispielsweise Hamburg und Berlin-Basel, Berlin-Köln (Paris), Berlin-München-Brenner, ausgewählt und zunächst nur während der Hauptreisezeit gefahren, viel benutzt werden und sich daher auch sehr wohl bezahlt machen würden. S.

Erinnerungen an Argentinien.

(Fortsetzung aus Nr. 46.)

Von Montevideo bis Buenos Ayres fährt man etwa einen halben Tag mit dem Ozeandampfer. Manche Reisende ziehen es vor, den La Plata aufwärts mit einem der eleganten Dampfboote zu fahren, welche täglich zwischen den beiden Städten verkehren und allerdings mit dem grössten Komfort ausgestattet sind. Dann ist die Reise kürzer.

Unsere Deutschen Kapitäne fahren nicht selten ohne Lootsen bis Buenos Ayres, manchmal auch darüber hinaus bis Rosario. Sie kennen nach den vielen Reisen das Fahrwasser sehr genau und halten von den einheimischen Lootsen nicht viel, suchen auch für ihre Gesellschaften die Lootsengebühr zu ersparen. Bei der Goldladung jedoch wurde der Lootse als Sicherheitskoeffizient für nothwendig erachtet. Das beschwerliche Landen in Buenos Ayres habe ich schon in meinem ersten Vortrage erwähnt. Wie zeitraubend und kostspielig das Landen und Löschen in Buenos Ayres ist, erkennt man leicht daraus, dass die Rhede für die grossen Ozeandampfer 10—15 km vom Ufer entfernt liegt, wo dann der Uebergang auf den kleinen Hafendampfer, von diesem auf die Jolle und von dieser wieder je nach dem Wasserstande auf den zweirädrigen Karren stattfindet. Das Löschen der Güter kostet oft mehr als die ganze Ozeanfracht. Damals waren schon die grossen neuen Hafenwerke im Bau, wahrscheinlich ist auch jetzt ein Theil des Hafens in Betrieb genommen, auch glaube ich, dass diese Hafenbauten zu den wichtigen water-works zählen, die bei den letzten Berathungen über die Ordnung der Argentinischen Finanzen eine so grosse Rolle gespielt haben. Sie sind für Buenos Ayres besonders und für den Argentinischen Handel im allgemeinen eine Lebensfrage.

Der Dampfer lag schon stundenlang auf der Rhede, ehe die Reisenden ausgeschifft wurden. Das machte alles das Gold. Die 105 Fässchen sollten erst untergebracht werden. Der Kapitän that seine Schuldigkeit, aber es machte doch einen komischen Eindruck auf mich, als ich später beim Betreten des Ufers die Goldtonnen im Ufersande ohne jede Bewachung liegen sah. Das ist kein Zeugniss für die Ehrlichkeit der Eingeborenen, bewahre, ich darf den Leuten nicht Unrecht thun, sondern ein Beweis für die Unachtsamkeit der Polizei.

Das Studium der Eisenbahnverhältnisse wurde meine Aufgabe. Vorzüglich eingeführt, von Deutschen Technikern freundlich aufgenommen, habe ich in verhältnissmässig kurzer Zeit den Einblick gewinnen können, den ich gebrauchte.

Anfang 1889 waren 7 390 km Eisenbahnen von drei verschiedenen Spurweiten im Betriebe. Auf die alte Englische Spurweite von 1, 676 m entfielen davon rund 5 000 km, 1 950 km waren schmalspurig und der Rest von etwa 457 km Länge war normalspurig. Inzwischen ist das Eisenbahnnetz wesentlich erweitert und wird wohl 8 000 km Betriebslänge erreicht haben. Im Bau sind noch einige Tausend Kilometer, indessen werden die Baufortschritte kaum befriedigende sein, der Krach hat manche Unternehmungen sehr zurückgebracht. Die Zahl der eingereichten Konzessionen war Legion, der Konzessionsschwindel stand in voller Blüthe. Die im Betriebe befindlichen Bahnen vertheilen sich auf 19 verschiedene Gesellschaften, denn die damals noch in den Händen des Staates befindlich gewesene Buenos Ayres Westbahn ist inzwischen auch in Privatbesitz übergegangen. Die auf ein Bahnkilometer entfallenden Zugkilometer bewegen sich bei 17 Bahnen von 0, 87 bis 4, 70 pro Tag und nur bei 2 Bahnen (Ensenada und F. C. del Norte) sind die zugkilometrischen Leistungen auf ein Bahnkilometer 15, 6 bis 23.

Die Argentinische Regierung hat von jeher Eisenbahnkonzessionen im weitgehendsten Umfange ertheilt, namentlich wenn ihre Garantie für eine bestimmte Verzinsung des angelegten Kapitals nicht verlangt wurde. In den Urkunden wird im allgemeinen von dem Konzessionär keine Kautionsleistung verlangt, nur die Provinz Buenos Ayres ist in dieser Beziehung vorsichtiger. Im übrigen setzen National- oder Provinzialregierung Fristen fest, innerhalb welcher bei Vermeidung des Verfalles der Konzession mit dem Bau begonnen werden muss. Diese Fristen datiren von dem Tage ab, wo der Konzessionsvertrag von beiden Theilen urkundlich vollzogen wird. Der formelle Vertragsabschluss findet häufig erst in Jahresfrist nach Genehmigung der Konzession durch die gesetzgebenden Gewalten statt. Diese geschäftliche Behandlung erleichtert es, dass von Leuten, die gar nicht die Absicht haben, eine Bahn zu bauen, Konzessionen nachgesucht werden, um den Bodenwerth der Landstrecken, welche die zu konzessionirende Strecke erschliessen soll, künstlich in die Höhe zu treiben. Schon das Gerücht, eine Konzession sei nachgesucht, ist ausreichend, den Preis der Grundstücke zu steigern. Ist nun gar mit Hilfe eines gefälligen Deputirten die Konzession durch den Kongress genehmigt, so wird der Bodenwerth weiter gesteigert. Die Spekulanten verkaufen, versäumen absichtlich die Frist zum Abschluss des Konzessionsvertrages, die Konzession ist verfallen. Der Spekulant hat seine Ländereien veräussert und gewonnen und bei dem Konzessionsgeschäft keinen Verlust gehabt; denn eine Kaution brauchte er nicht zu hinterlegen.

Noch im Jahre vorher (1887) hat der Nationalkongress nicht weniger als 17 Konzessionen für zusammen 9 200 km Eisenbahnen genehmigt, darunter etwa 8 000 km mit Zinsgarantie. Letztere ist oft nicht unbedeutend, betrug z. B. für manche Strecken 6 % auf ein Baukapital von 20—30 000 Pesos für ein Bahnkilometer. Das Ertheilen von Konzessionen ist ein süsses Vorrecht, was sowohl die Nationalregierung wie die Provinzialregierungen für sich in Anspruch nehmen. Die erstere ist maassgebend bei Durchgangslinien, die letztere bei Linien innerhalb der Provinz. Wer nun glaubt, mit den Provinzialregierungen besser fertig werden zu können, lässt sich auch für eine Durchgangslinie Theilkonzessionen der Provinzialregierungen geben, muss allerdings dabei gewärtig sein, dass dieselbe Linie von der Nationalregierung noch einem Dritten konzessionirt wird; denn dazu würde letztere berechtigt sein. Solche Scherze sind vorgekommen, ja im Jahre 1888 hätte der Kongress beinahe eine von ihm selbst konzessionirte und im Unterbau bereits fertige Bahnstrecke aus Versehen fast zum zweiten Male konzessionirt.

Die Eisenbahngesetze sind sehr lückenhaft. Das National-Eisenbahngesetz ist am unvollkommensten und deshalb für fremde Unternehmer am günstigsten. Das Eisenbahngesetz der Provinz Buenos Ayres ist dagegen weit straffer, kennt z. B. keine schrankenlose Tariffreiheit, wie das National-Eisen-

bahngesetz, lässt vielmehr eine Korrektur der Tarife durch die Provinzialregierung zu, sobald der Unternehmer 12% Nutzen gehabt hat.

Der wundeste Punkt für einen ordnungsmässigen Bau und Betrieb der Eisenbahnen in Argentinien ist der ewige Wechsel des Beamtenpersonals. Die Regierung kann nach dem Gesetz u. a. die Entlassung eines jeden Beamten (auch bei Privatgesellschaften) verlangen, wenn sein Bleiben bei der Gesellschaft für die Erhaltung der öffentlichen Ordnung bedenklich erscheint. Unter dieser Maske findet bei jedem Regierungswechsel, gleichbedeutend mit dem Wechsel der herrschenden Parteien, ein Wechsel der Beamten bei denjenigen Bahnen statt, welche von der Regierung direkt beeinflusst werden. Diese unsichere Stellung ist natürlich die Quelle zahlreicher Veruntreuungen. Es ist Regel, dass die jeweiligen Machthaber Personen, die ihnen politisch nützlich gewesen sind, bei den Bahnen unterbringen, ohne Rücksicht darauf, ob sie die nöthigen Vorkenntnisse besitzen oder ihre Beschäftigung überhaupt nothwendig ist. Die Beamtenstellen werden zu Pfründen gemacht.

Es gibt auch in Argentinien Eisenbahn-Aufsichtsbehörden. Sie wurden 1878 eingerichtet und bildeten einen besonderen Theil des Departemento de Obras Publicas, welches vom Ministerium des Innern ressortirt. Diese Eisenbahninspektion wurde aber Jahre hindurch aus „politischen" Gründen suspendirt, die im Etat dafür ausgeworfenen Beträge wurden zu — anderen Zwecken verwendet. Erst 1888 rief man das Institut ins Leben zurück. Eine Eisenbahnabtheilung im Departemento de Obras Publicas erhielt die Leitung der technischen Aufsicht, eine „Generaldirektion der Eisenbahnen" die der administrativen Aufsicht. Letztere hätte namentlich in Tarifsachen segensreich wirken können, aber es kam anders. Das Land krankt an einem Ueberfluss von Advokaten. Jeder Sohn aus guter Familie, der nicht dem Handelsstand oder einem technischen Fach sich widmet, studirt, wird Advokat und nennt sich natürlich Doktor. Diese jungen, unerfahrenen Leute treten dann in das Gouvernement, erhalten durch Freundschaft die einflussreichsten Stellen bezw. werden für dieselben — wie z. B. durch die genannte Generaldirektion — neue Stellen geschaffen. Diese Aufsichtsorgane arbeiten ohne wechselseitige Verständigung, aber das schadet nicht viel, denn der Regierung ist es mit der Aufsicht nie ernst gewesen. Die technischen Inspektoren — meistens Deutsche — müssen befürchten, bei wahrheitsgemässer Darstellung der Verhältnisse unbequem und bei Seite geschoben zu werden. Die besten Kräfte sehnen sich danach, ihren Posten verlassen zu können, weil sie täglich erfahren müssen, dass die Eisenbahnaufsicht von den Machthabern zu einer Karrikatur herabgedrückt wird und weil sie bei der liederlichen Finanzwirthschaft oft ein halbes Jahr und länger auf ihre in Monatsraten ausbedungene Besoldung warten müssen.

Bei einzelnen Eisenbahnen waren die Verhältnisse so bedenklich, dass selbst die verdorbene Regierung sich scheuen musste, sie zu verheimlichen. Ich greife folgenden Fall heraus.

Eine Argentinische Bahn im Osten, welche eine Zinsgarantie von 6 % geniesst, hatte unzureichendes Betriebsmaterial schlechtester Verfassung. Mehr als die Hälfte aller Wagen stand zur Reparatur. Die Lokomotiven waren wegen ausgeglühter Feuerkisten dienstuntauglich. Die Arbeiter in den Werkstätten wurden mit Schiffsreparaturen solcher Dampferlinien beschäftigt, für welche die leitenden Eisenbahnbeamten Agenturgeschäfte besorgten. Die Güterwagen hatten keinen Verschluss und machten eine zollamtliche Behandlung der Transporte unmöglich. Die Bahn gab keine Fahrpläne heraus. Die Geleise waren selbst für die dortigen Verhältnisse zu schlecht unterhalten. Den Beamten wurden weit höhere Bezüge ausgezahlt, als in dem für die Regierung maassgebenden Kostenanschlage ausbedungen waren. Direktor und Clerk verrechneten jeder für sich das Einkommen von zwei Beamtenstellen. Zu Gunsten der Flussdampferlinie waren Differentialtarife eingeführt und das alles natürlich mittelbar auf Kosten der Regierung, der man einen theuren Betrieb, das Nichtvorhandensein jeglichen Ueberschusses nachweisen musste, damit diese mit ihrer vollen Zinsgarantie herausrücken sollte. Der Präsident Juarez Celman verfügte daraufhin eine Einstellung der Zinsenzahlung, hob aber später — natürlich aus „politischen" Gründen — diese Maassregel wieder auf.

(Schluss folgt.)

Der Vertrag über die Ablösung des Ungarischen Netzes der Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Der Handelsminister v. Baross hat am 13. d. Mts. in der Sitzung des Abgeordnetenhauses die Vorlage über die Ablösung des Ungarischen Netzes der Staatseisenbahn-Gesellschaft eingebracht. Der Gesetzentwurf lautet:

„§ 1. Die Regierung wird ermächtigt, das Ablösungsrecht des Staates bezüglich der Ungarischen Eisenbahnlinie der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, welches laut Art. 2 des durch den Gesetzartikel 45 vom Jahre 1882 in die Gesetze inartikulirten Vertrages erst nach dem 1. Januar 1895 in Wirksamkeit treten würde, im Wege eines mit der Gesellschaft zu schliessenden Vertrages schon am 1. Januar des laufenden Jahres 1891, bezw. mit der von diesem Tage gerechneten Rechtskraft geltend zu machen. § 2. Demgemäss werden der Handelsminister und der Finanzminister ermächtigt, hinsichtlich der Ablösung der Ungarländischen Eisenbahnlinien der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, deren Appertinentien und aller jener Objekte, welche in dem unterbreiteten Vertrage aufgezählt erscheinen, diesen vorgelegten Vertrag zu unterfertigen, bezw. im Namen des Ungarischen Staates rechtsverbindlich in dem Falle abzuschliessen, wenn vorausgängig die Generalversammlung der gesellschaftlichen Aktionäre die ihr vorbehaltene Genehmigung des im Namen der Gesellschaft bereits unterfertigten Vertrages ertheilt. § 3. Für den Fall, dass auf Grund des vorliegenden Gesetzes der auf Ablösung der im § 1, bezw. § 2, bezeichneten Eisenbahnlinien und deren Appertinentien bezügliche Vertrag einerseits im Namen des Ungarischen Staates durch den Handelsminister und den Finanzminister, andererseits durch die priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft rechtskräftig abgeschlossen sein wird, wird die Regierung bezw. der Handelsminister ermächtigt und angewiesen: a) den laut Art. 4 des Vertrages durch die Eisenbahngesellschaft zur Verfügung der Regierung gestellten Vorschuss von 5 Millionen Gulden für die dort bezeichneten Zwecke zu verwenden, so insbesondere zur Begleichung der für die von der Gesellschaft seit 1. Januar 1891 für Rechnung des Staates bedeckten Bau-, Investitions- und Fahrbetriebsmittel-Anschaffungskosten, ferner für Beendigung des Baues der Marchthal- und der Ipolysag-Balassa-Gyarmater Eisenbahn und für andere Investitionen auf den zur Einlösung gelangenden Linien; b) die Betriebsauslagen des laufenden Jahres gleichwie die laut Vertrag zu Lasten des Staates fallenden Ausgaben des laufenden Jahres aus den Einnahmen der bezeichneten Linien zu bedecken und sowohl diese Einnahmen wie die erwähnten Ausgaben gleichwie die oben unter Punkt a) bewilligten Ausgaben in den Schlussrechnungen entsprechend zu verrechnen; endlich c) überhaupt alle zur Durchführung des Vertrages nothwendigen Maassregeln zu treffen, insbesondere aber im Sinne des Art. 5 des Vertrages die Pfandrechte der Besitzer der gesellschaftlichen Prioritätsobligationen von den zur Ablösung gelangenden Linien im Wege der Ueberweisung, bezw. Intabulation der nach der Ablösung der Linien zu zahlenden Jahresrente sicherzustellen. § 4. Die durch dieses Gesetz der Regierung ertheilte Vollmacht erlischt, falls der Vertrag bezüglich der Ablösung spätestens bis 15. Juli d. J. nicht abgeschlossen werden könnte. Insofern aber dieser Vertrag im Rahmen dieser Ermächtigung, bezw. des vorgelegten Vertrages thatsächlich abgeschlossen wird, wird der Handelsminister angewiesen, den letzteren zum Zwecke der nachträglichen Genehmigung und Inartikulirung der Gesetzgebung zu unterbreiten. § 5. Dieses Gesetz tritt am Tage seines Erscheinens in der Landesgesetzsammlung in Kraft und mit der Durchführung desselben wird die Regierung betraut. Gabriel Baross, Handelsminister. Alexander Wekerle, Finanzminister."

Dem Gesetzentwurf ist der Vertrag mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft beigeschlossen.

Der Motivenbericht lautet in seinen wesentlichen Stellen wie folgt:

In dem Art. 2 des mit der Gesellschaft im Jahre 1882 abgeschlossenen Vertrages wurde der Ungarischen Regierung das Recht gesichert, das Ungarische Netz der Gesellschaft unabhängig von den ausserhalb Ungarns liegenden Linien der Gesellschaft schon nach dem 1. Januar 1895 einzulösen. Wenn die Regierung nun diesen Zeitpunkt nicht abwartet, sondern auf Grund der im Einvernehmen mit der Gesellschaft getroffenen Abmachungen in der Angelegenheit der Ablösung des Ungarischen Netzes schon jetzt an die Gesetzgebung herantritt, so liegt ihr auch die Pflicht ob, diesen Schritt eingehend zu begründen. Nachdem die Regierung von dem Zeitpunkte der Ablösung nur durch vier Jahre getrennt war, musste sie schon jetzt darüber schlüssig werden, wenn sie sich kein Versäumniss zu Schulden kommen lassen wollte, was mit der Gesellschaft zu geschehen habe. Die Frage ist auch deshalb wichtig und erfordert eine dringliche Behandlung und rasche Entschliessung, weil, wie immer dieselbe entschieden werden sollte, für ihre Lösung sehr umfassende Vorarbeiten zu treffen waren. Die Regierung hat daher im wohlverstandenen Interesse des Landes gehandelt, als sie sich rechtzeitig mit der Frage der Staatseisenbahn-Gesellschaft beschäftigte. Es bildete den Gegenstand der eingehendsten Erwägungen, wie die Frage gelöst werden soll, und in dieser Beziehung ist die Regierung zu der Ueberzeugung gelangt, dass die Ablösung durch den Staat die zweckmässigste Modalität sei. Ungarn wurde nicht nur deshalb zur Schaffung eines Staatsnetzes gedrängt, um einige die Staatsgarantie geniessende Eisenbahnen zum Behufe der Abstellung finanzieller Missstände in den Staatsbetrieb zu übernehmen, sondern auch dazu, dass volkswirthschaftliche und Verkehrsinteressen befriedigt werden. Die Erfahrung lehrt, dass dieses Vorgehen der Gesetzgebung im Interesse des Landes gelegen war. So entstand ein sehr ansehnliches Staatsbahnnetz, welches in der Befolgung und Wahrung der allgemeinen Interessen auf eine sehr lebhafte Thätigkeit angewiesen ist. Dass aber diese Thätigkeit nicht ohne Rückwirkung auf die noch existirende gesellschaftliche Eisenbahn war und ist, das ist so natürlich, wie der Gegensatz ein tief wurzelnder ist zwischen dem Eisenbahnnetze des Staates, welches vorwiegend allgemeine Interessen pflegt, und jenem einer Privat-Eisenbahngesellschaft, welche vorwiegend den Charakter der Erwerbsgesellschaft besitzt. Dieser Unterschied ist insbesondere dann ein in die Augen springender, wenn man denselben auf die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft bezieht. Es ist allerdings richtig, dass durch den Vertrag vom Jahre 1882 das Netz der Ungarischen Staatsbahnen und jenes dieser Gesellschaft eher auf ein gewisses einverständliches Zusammenwirken angewiesen sei, allein auf der einen Seite die von den Ungarischen Staatsbahnen zu lösenden Aufgaben, auf der andern Seite die Nothwendigkeit der Befriedigung der praktischen Ansprüche führten alsbald zu dem Gegensatze zwischen den beiden Netzen, und die Regierung musste sich davon überzeugen, dass, wenn die Ungarischen Staatsbahnen auch unter den gegebenen Verhältnissen des Landes ein sehr bedeutungsvolles Mittel zur Erreichung der angestrebten Ziele darstellen, dieses Mittel dennoch insolange kein genügend wirksames sein könne, als die Staatseisenbahn-Gesellschaft von den Ungarischen Staatsbahnen gesondert dasteht und selbständig wirkt. Der Besitz dieses Netzes ist aus volkswirthschaftlichen und Verkehrsrücksichten nothwendig, denn so wahr es ist, dass die Staatsbahngesellschaft ihrer ganzen Struktur und ihrer Verbindung nach über sehr namhafte Einfuhr-, Transit- und Exportbeziehungen herrscht und ihre Dispositionen daher in den wichtigsten Relationen maassgebend sind, ebenso ist es ein volkswirthschaftliches und Verkehrserforderniss, dass auch dieser maassgebende Faktor in die Hand des Staates gelangt. Dazu kommt noch, dass die Wirksamkeit der beiden Netze im Lande selbst zu einer differentiellen Behandlung führt. Es entstanden zwischen den von diesen beiden Netzen durchzogenen Gebieten Tarifgegensätze, die auf volkswirthschaftlichem Terrain durch andere Mittel kaum ausgeglichen werden können.

Bei der Entscheidung der Frage sind aber auch die finanziellen Gesichtspunkte sehr maassgebend. Denn obgleich bisher mit einer oder zwei Ausnahmen hauptsächlich nur solche Eisenbahnen verstaatlicht wurden, welche aus finanziellem Gesichtspunkte die Geldkraft des Staates über alle Gebühr in Anspruch nahmen, lehrt die Erfahrung dennoch, dass die Verstaatlichung bisher keine dauernden Opfer erforderte, sondern zu so günstigen finanziellen Ergebnissen geführt hat, dass dieselbe sich nicht als der geringste Faktor bei der Ordnung der Staatsfinanzen erwies. Der unterfertigte Handelsminister hat seit seinem im Jahre 1889 im Reichstage unterbreiteten Bericht auf Grund gewissenhafter Berechnungen den reinen Nutzen aus der Verstaatlichung mit 6 Millionen Gulden beziffert, und zwar nach Abzug aller aus der Verstaatlichung erwachsenen Lasten. Die Verstaatlichung hat daher eine Besserung der wirthschaftlichen Lage und eine Steigerung der Steuerfähigkeit des Landes ergeben. Dieser finanzielle Nutzen ist im Wesen auf das zielbewusste Zusammenwirken des Centralnetzes der Ungarischen Staatsbahnen in Verkehrs- und tarifarischer Beziehung zurückzuführen. Wenn daher nach der Verstaatlichung dieser Bahnen, welche mit einem Betriebskoefficienten arbeiten, den die öffentliche Meinung nicht ohne Grund einen nothdürftigen genannt hat, dennoch günstige finanzielle Ergebnisse erzielt werden konnten, wird uns niemand der Uebertreibung zeihen, wenn wir behaupten, dass die Verstaatlichung des Ungarischen Netzes der Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche sich unter so günstigen Betriebsverhältnissen bewegt, auch aus finanziellen Gesichtspunkten nur günstige Resultate verheisst, uns zu der Erwartung berechtigt, dass die Ablösung dem Staate keine neuen Opfer auflasten wird, und dass dieser finanzielle Nutzen auch noch durch den volkswirthschaftlichen gesteigert werden wird, welcher durch diese Linien wird erzielt werden können. Dabei ist nicht zu vergessen, dass der Staat auch in tarifarischer Beziehung zum Herrn dieses in kommerzieller Beziehung so überaus wichtigen Netzes wird. Diese Gründe führten die Regierung zu dem Entschlusse, auszusprechen, dass sie die Absicht hat, die Ungarischen Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft abzulösen, dass sie dadurch die von der Gesetzgebung gebilligte Verkehrspolitik auszudehnen wünscht und demgemäss die gesetzliche Bekräftigung dieses ihres Standpunktes vorschlagen wird, und zwar um so mehr, als keine andere Schlichtung der Frage für den Staat so vortheilhaft wäre, als die Ablösung selbst.

Der Motivenbericht erörtert sodann die anderen gegebenen Möglichkeiten zur Bereinigung dieser Frage. Vor allem, fährt der Bericht fort, muss man die Frage als eine entschiedene betrachten, dass Ungarn in der Verstaatlichungsaktion gerade bei den wichtigsten Linien nicht stille halten könne, und dass daher die Staatsbahn auch über das Jahr 1894 hinaus in dem Besitze der Gesellschaft nicht belassen werden könnte. Wir glauben nicht, dass jemand in Ungarn existirt, der bei einer objektiven Würdigung der Lage zum Schlusse gelangen würde, dass eine solche Transaktion zulässig wäre, ohne dass gleichzeitig der Gesellschaft gegenüber gewisse Verkehrs- und Tarifbedingungen festgestellt werden würden. Wenn solche Bedingungen gestellt werden, so ist es kaum denkbar, dass die Gesellschaft dieselben ohne alle Garantie acceptiren würde. Dadurch entstünde eine für den Staat unvollständige Situation, die eventuell mit neuen Opfern verbunden wäre, und zwar entweder unmittelbar oder mit solchen Opfern, welche das Netz der Ungarischen Staatsbahnen zu tragen hätte. Aber vorausgesetzt, dass diese Opfer nur geringe wären, würde diese Situation, von allem anderen abgesehen, auch deshalb eine nachtheilige sein, weil der Ungarische Staat nicht in dem Maasse zum Herrn dieser Eisenbahn werden würde, welches die schon angeführten Gründe fordern. Indem die Regierung alle diese Argumentationen in Erwägung zog, gelangte sie immer wieder zu dem Ergebnisse, dass eine gründliche Lösung der Frage nur durch die Verstaatlichung möglich sei.

Für die rasche Durchführung der Verstaatlichung sprechen alle jene Motive, welche die Verstaatlichung selbst fordern. Wenn die Regierung einmal von der Ueberzeugung durchdrungen ist, dass die einzige zweckmässige Lösung der Frage die Verstaatlichung ist, dann gebieten sowohl verkehrspolitische wie finanzielle Rücksichten, dass die Verstaatlichungsaktion so bald als möglich durchgeführt, der Unsicherheit der Lage ein Ende bereitet wird, und dass im Hinblick auf die Einfuhr und den Transitverkehr möglichst schnell jene Verkehrsmittel erworben werden, die in unserer Hand den entsprechenden Dienst nicht versagen werden. Aus finanziellen Gründen aber ist die sofortige Vornahme der Verstaatlichung deshalb nothwendig, weil kein Motiv vorhanden ist, welches dafür spräche, dass der Gesellschaft Zeit gelassen werde, sei es, das Erträgniss der Bahn künstlich zu steigern, welche Bestrebung auch auf die Ungarischen Staatsbahnen zurückwirken würde, sei es, ihren Bahnkörper zu vernachlässigen. In problematische Berechnungen, für welche erst die Zukunft eine sichere Unterlage bieten wird, können wir uns nicht einlassen; so weit wir aber auf dem Boden des vorgelegten Vertrages und der Erwägung der herrschenden Verhältnisse stehen, wagen wir die Behauptung, dass die Verzögerung der Verstaatlichung für den Staat weder finanziell noch wirthschaftlich vortheilhaft wäre, denn von allen durch die Verzögerung herbeigeführten Nachtheilen abgesehen, stünden wir auch im Jahre 1894 vor derselben Konzessionsurkunde und demselben Vertrage, deren Minimum auch dann im Einvernehmen mit der Gesellschaft hinsichtlich ihrer Jahresrente festgestellt werden müsste. Es ist richtig, dass das wichtigste Minimum im Einnahmendurchschnitt zu suchen ist und dass nicht ausgeschlossen ist, dass sich die Einnahmen der Gesellschaft in den nächsten 4 Jahren verringern können, allein andererseits ist auch nicht ausge-

schlossen, sondern sogar wahrscheinlich, dass die Erträgnisse steigen werden. Gerade im Angesichte der Ungewissheit wäre es aber nicht vortheilhaft, die jetzt zu erzielenden Resultate aufs Spiel zu setzen. Der Schluss des Motivenberichtes begründet die einzelnen Artikel des Gesetzes.

Die Vorlage wurde dem Kommunikations- und Finanzausschusse zugewiesen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2035 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Firmenänderung der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Entwickelung des Oesterreichischen Eisenbahn-, insbesondere des Lokalbahnnetzes.

Wie alljährlich kommen im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses die verschiedenartigsten Wünsche, Beschwerden, Anfragen usw. bezüglich des Baues neuer oder der Weiterführung bestehender Eisenbahnen zum Ausdruck. Diese Interpellationen wurden in nachstehender Rede des Handelsministers wie folgt beantwortet (den Wortlaut einzelner Interpellationen, wie die des gewesenen Ministers Dr. Herbst werden wir wegen ihrer Wichtigkeit nachtragen).

Handelsminister Marquis v. Bacquehem hebt hervor, dass der Thätigkeit der Staatsverwaltung in Bezug auf die Entwickelung des Eisenbahnwesens durch das Budget bestimmte, leider ziemlich enge Grenzen gezogen sind. Zunächst werden in der nächsten Zeit Bahnlinien von gesammtstaatlichem Interesse zur Ausführung zu gelangen haben, und es wird von dem Umfange der Kosten dieser Linien abhängen, inwiefern auch andere Linien in dem Rahmen des Budgets Raum finden werden. Hierbei sei nicht zu übersehen, dass in den nächsten Jahren das Budget des Handelsministeriums bereits durch den voraussichtlichen Einnahmeausfall infolge der Einführung eines neuen Gütertarifes auf den Staatsbahnen, durch die wesentlich erhöhte Subvention an den Oesterreichischen Lloyd und durch die in Aussicht genommene Ertheilung einer Subvention an die Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft erheblich belastet erscheint. Im besonderen bemerkt der Minister:

a) Die befürwortete Förderung des Lokalbahnwesens finde thatsächlich auch jetzt schon statt. Allerdings bestehe kein Gesetz, demzufolge im Falle des Zutreffens gewisser Voraussetzungen eine staatliche Unterstützung für die Herstellung von Lokalbahnen eintreten müsste, und es würde sich auch ein solches allgemeines Gesetz aus mehrfachen Gründen kaum empfehlen. Gleichwohl war jedoch die Regierung in der letzten Zeit alljährlich in der Lage, für eine Anzahl von Lokalbahnlinien im legislativem Wege entsprechende finanzielle Unterstützung seitens des Staates zu erwirken und auf diese Weise den Ausbau dieser Linien zu ermöglichen. Mitunter werde allerdings auch eine finanzielle Unterstützung seitens des Staates für Lokalbahnlinien verlangt, welche auch ohne eine solche Unterstützung zustande kommen könnten. In diesen Fällen sei die Regierung bemüht, den Interessenten die geeigneten Wege zur selbständigen Realisirung ihrer Bahnprojekte an die Hand zu geben. Der Minister weist an mehreren Beispielen nach, dass auf diese Art bereits mehrere Bahnlinien ohne eine finanzielle Beihilfe des Staates zustande gekommen seien, für welche eine solche ursprünglich in Anspruch genommen worden war.

b) Was die Linie Laak-Divacca und die sogenannte Karawankenbahn anbelangt, ist die Regierung bereit, nach Zulass des zur Verfügung stehenden Kredits und der verfügbaren technischen Kräfte für die eine oder die andere dieser Linien noch in diesem Jahre die Ausarbeitung des Projektes zu veranlassen.

c) Die angeregte Umgestaltung der Schmalspurlinie Lambach-Gmunden in eine normalspurige Eisenbahn würde zwar gewisse Vortheile bieten, dagegen auch einen bedeutenden Kostenaufwand beanspruchen. Ueberdies würde eine solche Umwandlung einer Schmalspuranlage in eine Normalspurbahn damit schwer in Einklang zu bringen sein, dass gerade infolge Anregung der Regierung eine Anzahl von Bahnprojekten, welche als normalspurige Bahnen mit Rücksicht auf die namhaft höheren Kosten nicht zustande gebracht werden konnten, als Schmalspurbahnen zur Ausführung gelangt sind.

d) Hinsichtlich der Lokalbahn Marienbad-Karlsbad habe sich herausgestellt, dass die Realisirung derselben auf der ursprünglich in Aussicht genommenen Grundlage nicht zu erzielen sei, und es werde daher die Herstellung dieser Linie auf Grund anderer Bedingungen in Aussicht genommen werden müssen. In dieser Richtung werden demnächst auf Grund eines Vorschlages der Interessenten neuerliche Verhandlungen eingeleitet werden, welche auch die Herstellung der Linie nach Johanngeorgenstadt bezwecken. Bezüglich der letzteren Linie sei übrigens auch eine Variante in Anregung gebracht worden, welche auf eine Verlängerung der bestehenden Lokalbahn Chodau-Neudeck über Bäringen nach Johanngeorgenstadt abzielt.

e) Die Verhandlungen wegen Sicherstellung der Lokalbahn Laun-Leitmeritz-Böhmisch-Leipa seien dem Abschlusse nahe, und könne sodann der wirkliche Ausbau dieser Lokalbahn binnen kurzer Zeit gewärtigt werden.

f) Hierdurch bieten sich auch die günstigen Aussichten für den Bau der weiteren Linie Böhmisch-Leipa-Reichenberg, welche seitens der Regierung lediglich als eine Lokalbahn betrachtet wird, bezüglich deren nur die vom bautechnischen und Verkehrsstandpunkte unerlässlichen Anforderungen zu stellen sind.

g) Was die projektirten Eisenbahnverbindungen zwischen Oesterreichisch- und Preussisch-Schlesien anlange, so scheinen nunmehr die Hindernisse, welche bisher dem Ausbau der Preussischen Theilstrecken dieser Verbindungen entgegenstanden, behoben zu sein. Sobald hierüber die in den bezüglichen Staatsverträgen vorgesehene offizielle Mittheilung seitens der Preussischen Regierung einlange, werde den mit der Mährisch-Schlesischen Centralbahn getroffenen Vereinbarungen zufolge auch die auf Oesterreichischem Gebiete gelegene Theilstrecke der Linie Troppau-Ratibor unverweilt zur Ausführung gelangen und gleichzeitig mit der auf Preussischem Gebiete gelegenen Theilstrecke dieser Linie fertiggestellt werden.

h) Bezüglich der Oesterreichischen Theilstrecke der Linie Lindewiese-Ottmachau seien allerdings die Vorbereitungen noch nicht so weit gediehen; es seien jedoch bereits mit der Oesterreichischen Lokal-Eisenbahngesellschaft, welche als Konzessionärin der Anschlusslinie Hannsdorf-Ziegenhals auch zur Ausführung dieser Strecke in erster Linie berufen erscheint, Verhandlungen eingeleitet, welche voraussichtlich auch die Realisirung dieser Eisenbahnlinie ermöglichen dürften.

i) Was die beiden Böhmerwaldbahnen Wodnan-Prachatitz und Strakonitz-Winterberg betrifft, so sind die Vorbereitungen in Absicht auf eine finanzielle Unterstützung dieser Bahnen seitens des Staates bereits sehr weit vorgeschritten und er hoffe, die bezüglichen legislativen Vorlagen sehr bald einbringen zu können.

k) Bezüglich der gerüchtweisen Ueberschreitung beim Bau der Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg bemerkt der Minister schliesslich, dass allerdings bei dem Bau dieser Lokalbahn leider eine namhafte Ueberschreitung der präliminirten Kostenziffer ohne Zweifel eintreten werde. Die nach Maassgabe der letzteren auf Grund des Gesetzes vom 5. Juli 1888 im Wege der Staatsgarantie beschafften Geldmittel dürften im Monat Juni erschöpft sein, ohne dass der Bau vollendet ist. Die Ursache der Ueberschreitung liege in einer Reihe widriger Umstände, die bei der allerdings knappen Aufstellung des Voranschlages — das Projekt war nicht von Staatsorganen verfasst — unmöglich vorausgesehen werden konnten. Vor allem machte die Gesteinsbeschaffenheit in dem grossen Tunnel — dem Plattentunnel — schwere Enttäuschungen. Statt des erwarteten festen Gesteines ergab die Tunnelbohrung nahezu in ihrer ganzen Länge Gebirgsschutt, verwitterte Gesteinsschichten und starken Wasserzudrang, so dass der Tunnel nur durch massive Ausmauerung gehalten werden konnte und enorme Mehrkosten bedingt. Aehnliche ungünstige Verhältnisse traten an mehreren Stellen der Bahntrasse hervor. Die infolge der widrigen Gestaltung der Bauverhältnisse, welche durch die abnorme Ungunst der Witterung während der ganzen Bauzeit verschärft wurde, zugewachsenen und nach dem Systeme der Einheitspreise, welches bei diesem Bau in Anwendung steht, dem Bauunternehmer zu vergütenden Mehrarbeiten machen allein schon mehr als 900 000 fl. aus. Die Anwendung des Abt'schen Zahnstangensystems für Gebirgsbahnen mit Massenverkehr ist ein erster Versuch, dessen Kosten mit Rücksicht auf andere Projekte sich reichlich lohnen werden. Schon jetzt zeigen die bei den Probefarten gemachten Wahrnehmungen die Nothwendigkeit einer Vermehrung des Fahrparkes, wahrscheinlich einer erhöhten Wasserversorgung und mehrfacher Ergänzungsanlagen. All das steigert die Kostenüberschreitung, welche schon jetzt auf etwa 1½ Millionen Gulden geschätzt werden kann, sich aber derzeit noch nicht genau beziffern lässt, da der Bau noch in vollem Zuge ist. Die Regierung würde am liebsten sofort mit einer Vorlage an das Abgeordnetenhaus herantreten. Dies ist aber unthunlich, da die Ziffer des restlichen Erfordernisses derzeit, wo der Bau noch im Zuge ist, nicht festgestellt werden kann. Auch die Erfahrungen des Probebetriebes sind hierzu abzuwarten. Es wird also einstweilen durch eine schwebende Schuld vorzu-

sorgen sein, deren Aufnahme aber von der Zusage der Regierung abhängt, für ihre einstige Fundirung sorgen zu wollen. So bedauernswerth diese Ueberschreitung ist, bildet sie doch nur einen ganz vereinzelten Ausnahmefall. Bei fast allen anderen vom Staate geleiteten Bahnbauten, wie der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn, der Beskidlinie, Jaslo - Rzeszow, der Herpelje - Triester und Fortsetzung der Dalmatiner Bahn sind die Voranschläge eingehalten, meist auch Ersparnisse gemacht worden.

Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr.

Die Oesterreichische Regierung hat dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf vorgelegt, durch welchen sie ermächtigt werden soll, einerseits zur Durchführung des am 14. Oktober 1890 in Bern abgeschlossenen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtenverkehr die erforderlichen Bestimmungen im Verordnungswege zu erlassen, andererseits bei der Abänderung des Eisenbahn-Betriebsreglements für jene Gütertransporte, auf welche das Uebereinkommen keine Anwendung findet, die Bestimmungen desselben mit allen oder nur einzelnen Vorschriften des Uebereinkommens auch dann in Uebereinstimmung zu bringen, wenn diese Vorschriften von den Anordnungen des Handelsgesetzbuches abweichen. In den erläuternden Bemerkungen zu diesem Gesetzentwurfe heisst es: „Die namhafte Förderung, welche dem Verkehr durch Schaffung eines internationalen Eisenbahn - Transportrechtes zutheil wird, würde eine empfindliche Einbusse erleiden, wenn damit eine Differenzirung des einheimischen Rechtes je nach der Natur der in Betracht kommenden Gütersendungen Hand in Hand ginge. Lässt man die Einheitlichkeit des einheimischen Eisenbahn-Transportrechtes fallen, so ist dadurch dessen Uebersichtlichkeit, auf welche gerade im kommerziellen Verkehr mit Recht grosser Werth gelegt wird, erschwert. Aber auch rechtliche Schwierigkeiten würden durch eine solche Zweitheilung der Rechtsnormen hervorgerufen, so in dem Falle, dass ein Transport, welcher ursprünglich als ein dem Uebereinkommen unterliegender, internationaler anzusehen war, infolge einer nachträglichen Verfügung des Absenders thatsächlich als ein interner Transport anzusehen ist. Allen diesen Unzukömmlichkeiten kann nur begegnet werden, wenn das interne Eisenbahn-Frachtrecht die einschlägigen Bestimmungen des internationalen Eisenbahn-Frachtrechtes, wie sie in dem Berner Uebereinkommen enthalten sind, rezipirt. Von den vorstehend angedeuteten Erwägungen geleitet, hat denn auch die Regierung die möglichst gleichartige Gestaltung des internen Eisenbahn-Frachtrechtes mit dem durch das Berner Uebereinkommen geregelten internationalen Eisenbahn-Frachtrechte in Aussicht genommen und zu diesem Behufe die Einbringung des vorliegenden Gesetzentwurfes beschlossen.“

Es folgt hierauf die Hinweisung auf diejenigen Bestimmungen des Uebereinkommens, welche von jenen des bestehenden Betriebsreglements abweichen, insbesondere auf Art. XI, durch welchen im internationalen Verkehr die Publizität aller Tarife unter Ausschluss jeder Gattung nicht veröffentlichter Tarife (Refaktien usw.) gesichert erscheint.

Der Betrieb der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen.

Bei der Berathung im Budgetausschuss des Abgeordnetenhauses wurden nebst der Anerkennung für die Ermässigung der Tarife und bessere Zuganschlüsse doch wieder mehrere Beschwerden, Wünsche und Interpellationen bezüglich des Voranschlages, der Bahnunfälle, der Erweiterung des Wirkungskreises der K. K. Betriebsdirektionen usw. vorgebracht. Hierauf antwortete Handelsminister von Bacquehem folgendes:

a) die Aufstellung eines Programms für die Fortsetzung der Verstaatlichungs-Aktion oder auch nur die vorzeitige Bekanntgabe der Intentionen der Regierung in dieser Richtung empfiehlt sich nicht. Was insbesondere die angeregte Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn anlangt, so werde dieselbe seitens der Regierung im geeigneten Zeitpunkte in eingehende Erwägung gezogen werden; es sei jedoch nicht zu verkennen, dass die Einlösung, falls sie nicht im Wege freier Verständigung, sondern unter den konzessionsmässigen Modalitäten erfolgen sollte, in finanzieller Hinsicht besondere Vorsicht erheischt. Die Gerüchte, dass die Erweiterung des Bahnhofes Pilsen mit der eventuellen Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn im Zusammenhange stehe, seien absolut grundlos.

b) Die angeregte Einstellung einer höheren Ziffer für die Transporteinnahmen sei nicht zulässig. Mit der Einführung des neuen Gütertarifes auf den Staatsbahnen am 1. Juli d. J. werde jedenfalls eine einschneidende Herabsetzung der Tarife eintreten. Allerdings sei zu hoffen, dass dieselbe andererseits eine Vermehrung des Verkehrs herbeiführen und dadurch auch den zu gewärtigenden Einnahmenausfall wenigstens zum Theil ausgleichen werde. Immerhin sei jedoch bei der Präliminirung der Transporteinnahmen des laufenden Jahres eine besondere Vorsicht geboten.

c) Auf die Anfrage bezüglich der Eisenbahnpolitik der Regierung wird, soweit dieselbe sich nicht aus den von der Regierung getroffenen Maassnahmen ergebe, auf die Allerhöchste Thronrede verwiesen.

d) Was die Motive anbelangt, welche die Regierung zur Einführung eines neuen Gütertarifs auf den Staatsbahnen bewegen, bemerkt der Minister zu seinen früheren Ausführungen hierüber, dass eine möglichst durchgreifende Ermässigung der Gütertarife bereits seit Jahren den Gegenstand zahlreicher Kundgebungen der wirthschaftlichen Vereine und Korporationen, des Staatseisenbahn-Rathes und des Abgeordnetenhauses selbst gebildet habe. Schon im unmittelbaren Anschlusse an die Reform der Personentarife habe die Generaldirektion der Staatsbahnen auch Studien über den Gütertarif in Angriff genommen. Die bezüglichen Studien wurden um so mehr beschleunigt, um mit Rücksicht auf den Ungarischen Lokalgütertarif auch der diesseitigen Produktion möglichst bald die gleichen Vortheile zuzuwenden. Der Minister bespricht den neuen Gütertarif, insbesondere mit Bezug auf das in demselben konsequent durchgeführte System der Wagenladungstarife, die Vereinfachung der Gebührenberechnungs-Tabellen, die einheitliche Feststellung der Distanzstafeln (die amtliche Ausgabe dieses Tarifes ist soeben erschienen und besprechen wir sie demnächst). Der Regierung gereiche es zur Befriedigung, das ihre bezüglichen Bestrebungen in allen betroffenen wirthschaftlichen Kreisen allseitig Zustimmung und Anerkennung gefunden haben. Es wurde auf die Inkonvenienzen hingewiesen, welche daraus entspringen, dass die Privatbahnen sich dem Tarifsystem der Staatsbahnen nicht anschliessen. Hierauf behält sich der Minister vor, gelegentlich der Beantwortung einer einschlägigen Interpellation (betreffend die Verstaatlichung der Südbahn und deren Tarifpolitik) im Abgeordnetenhause näher einzugehen; er bemerkt jedoch, dass diese Inkonvenienzen dadurch wesentlich eingeschränkt werden, dass in den zahlreichen, von den Staatsbahnen konkurrenzirten Relationen auch die Privatbahnen die Tarife der Staatsbahnen zu übernehmen bemüssigt sind, und dass auch die an den Privatbahnen liegenden Produktionssitze in Bezug und Versand vielfach die Staatsbahnen benutzen. Die Regierung werde übrigens mit den ihr zu Gebote stehenden Mitteln bemüht sein, auch bei den Privatbahnen eine Herabsetzung der Gütertarife herbeizuführen.

e) Was die Erweiterung des Wirkungskreises der Betriebsdirektionen anlangt, so weist der Minister darauf hin, dass im Laufe der letzten Jahre bereits wiederholt nach Maassgabe des sich immer stärker geltend machenden Bedürfnisses nach einer Entlastung der Generaldirektion der Staatsbahnen einzelne Agenden, worunter sich auch sehr wichtige und umfangreiche befinden, dem Wirkungskreise der Betriebsdirektionen zugewiesen wurden. In der jüngsten Zeit seien dem Handelsministerium wieder Anträge der Generaldirektion der Staatsbahnen, welche auf eine neuerliche Erweiterung des Wirkungskreises der Betriebsdirektionen abzielen, vorgelegt worden, welche Anträge gegenwärtig den Gegenstand eingehender Erwägung bilden.

Freiherr v. Czedik erörtert hierauf in eingehender Darstellung die vorgebrachten Wünsche bezüglich der Erweiterung von einzelnen Stationen, der Fahrordnung, des Wagenmangels und anderer Angelegenheiten des Bahnbetriebes. Was die Ueberschreitungen bei einzelnen Posten des Extraordinariums anbelangt, so seien dieselben, durchwegs durch besondere, absolut nicht vorhersehbare Ereignisse hervorgerufen worden und sämmtlich zu Zeiten eingetreten, in welchen der Reichsrath nicht versammelt und daher die Einbringung von Nachtragskrediten nicht durchführbar war. Es könnte den Staatsbahnen nur sehr erwünscht sein, ihre Angelegenheiten noch eingehender behandelt zu sehen, ja es müsse ihnen geradezu darum zu thun sein, dass dies geschehe. Leider könne der Budgetausschuss nicht auch noch eine weitere Sitzung zu diesem Zwecke verwenden. Darum bedauere der Präsident lebhaft nicht Mitglied dieses Ausschusses zu sein. Wäre er es, so würde er die Einsetzung eines Komitees beantragen, welchem die Gelegenheit geboten wäre, Verbesserungsvorschläge zu bringen, deren nach den Andeutungen eines Abgeordneten unsere Verwaltung noch bedürftig sein soll. Da er nun den Antrag nicht stellen könne, so hoffe er, dass die Einsetzung eines Komitees von anderer Seite beantragt werden wird.

Der Ofener Theil der Budapester Ringbahn.

Wir tragen nachstehend noch einiges aus der Rede des Handelsministers v. Baross aus der Debatte über den vom Abgeordnetenhause bereits angenommenen Gesetzentwurf, betreffend die Ofener Ringbahn, nach: Es muss vorangeschickt werden, dass der Staat mit dem Ausbau der Budapester Ringbahn nicht belastet wird. Es handelt sich um 2,5 Millionen

Gulden. Diese Summe hat die Regierung unter günstigen Bedingungen von den durch die interessirten Unternehmungen angebotenen Vorschüssen in Anspruch genommen und baut die Ringbahn, deren wirthschaftlicher und finanzieller Werth klar zu Tage liegt. Nun ist jetzt davon die Rede, dass auch der Ofener Theil der Ringbahn gebaut werden soll. Die Thatsache drängt sich auf, dass auch hier eine Investition erfolgen muss. Die Interessenten selbst waren der Ansicht, die nöthigen Baukosten vorschussweise zur Verfügung stellen zu wollen. Diese Kosten sollen aus den Erträgnissen des Betriebes und auf die billigste Weise zurückgezahlt werden, und zwar binnen 70 Jahren mit 5 % Zinsen, in welcher Summe zugleich die Tilgung des Kapitals inbegriffen ist. Die Firmen garantiren die nöthigen Summen, und der Betrieb der Ungarischen Staatsbahnen wird die 5 % Quoten dieser Zinsen und die Kapitalstilgung jährlich bezahlen. Daher wird der Betrieb die Lasten dieser Ringbahn tilgen, und hieraus wird weder eine unmittelbare noch eine budgetäre Belastung des Staatsschatzes resultiren, noch werden die Erträgnisse oder finanziellen Resultate der Ungarischen Staatsbahnen darunter leiden. Ja, ich bin überzeugt, dass wir mit der zweckmässigen Ausnutzung dieser Ringbahn solche Resultate erzielen werden, dass daraus die Tilgungsquoten werden genommen werden. Aber auch angenommen, dass diese Summe nicht erreicht würde, kann unmöglich jener wirthschaftliche Vortheil ausser Acht gelassen werden, welcher aus der Erbauung der Ringbahn durch das Aufblühen und die Steigerung der Steuerfähigkeit der auf der Ofener Seite gelegenen verschiedenen Industrien und anderweitigen Unternehmungen sich ergeben wird. Unter solchen Umständen glaube ich, dass die Regierung korrekt vorgegangen sei, als sie diesen Gesetzentwurf auf derselben Grundlage aufbaute, wie den Gesetzartikel vom Jahre 1888, durch welchen das Abkommen mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft für die Budapester Ringbahn getroffen wurde.

Durchführung einiger Anträge des Staats-Eisenbahnrathes.

Folgende vom Staats-Eisenbahnrathe in seiner letzten Session gestellten Anträge wurden der Oesterreichischen Direktorenkonferenz zur Würdigung bezw. Nachachtung vom Handelsministerium bekannt gegeben und zwar: 1. Die Privatbahnen mögen für die Reexpedition im Lokalverkehre ihrer Linien ähnliche Bestimmungen aufstellen, wie solche für die Oesterreichischen Staatsbahnen zur Einführung gelangen; 2. neue Fässer in Wagenladungen, wie bei den Staatsbahnen, nach Klasse C tarifiren; 3. Branntwein wie Wein tarifiren; 4. ein gleiches Tarif-Sammelwerk wie die Staatsbahnen herausgeben; 5. es sei endlich die Verfügung zu treffen, dass in Bezug auf die Entladefrist der Eisenbahnwagen für Stationen in Städten andere Termine festgesetzt werden, wie für Stationen auf dem Lande, weil es der zumeist entfernt von der Station wohnenden und häufig vom Hause abwesenden Landbevölkerung nicht möglich ist, die Eisenbahnwagen innerhalb der gegenwärtig vorgeschriebenen Frist zu entladen. Der betreffende Erlass bemerkte schliesslich, dass „diese Anträge zu ihrem grössten Theile ein Ausfluss des Grundsatzes sind, dass das auf die Privatbahnen angewiesene Publikum in tarifarischer und in anderer Beziehung womöglich nicht ungünstiger behandelt werden solle, als jenes, welches mit den K. K. Staatsbahnen verfrachtet"; die eingehende Erwägung der bezüglichen Wünsche im Schoosse der Bahnverwaltungen ist daher äusserst wünschenswerth und es wollen deshalb die darüber gefassten Beschlüsse bald dem Handelsministerium bekannt gegeben werden.

Böhmische Nordbahn.

Der Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft hat nach erstattetem Bericht seitens des Exekutivkomitees nach eingehender Berathung beschlossen, von der Neubesetzung des Generaldirektor-Postens Umgang zu nehmen und diesen Posten aufzulassen, dagegen die Generaldirektion durch ein Direktorium zu bilden, welches aus zwei Direktoren, dem Betriebsdirektor und dem administrativen Direktor unter dem Vorsitze eines hierzu delegirten Verwaltungsraths-Mitgliedes mit der Maassgabe bestehen soll, dass dem letzteren zugleich die Oberaufsicht und Kontrole über die gesammte Geschäftsführung zusteht, und dass jeder der beiden Direktoren im Umfange seines Wirkungskreises die Generaldirektion nach aussen zu vertreten habe und speziell der Betriebsdirektor für die Sicherheit des Betriebes im Sinne der Eisenbahn-Betriebsordnung verantwortlich sei.

Für diese neue Regulirung der Generaldirektion wurde seitens des Exekutivkomitees zugleich ein aus 18 Paragraphen bestehendes Organisationsstatut vorgelegt, welches mit wenigen unwesentlichen Abänderungen einhellig angenommen wurde.

Zum Betriebsdirektor wurde der Herr Generalinspektor K. K. Regierungsrath Franz Lat, zum administrativen Direktor der Generaldirektions-Sekretär und Vorstand des Rechtsbüreaus Herr Dr. Alexander Baudiss ernannt und zum leitenden Verwaltungsraths-Mitgliede Herr Centralinspektor Heinrich Schmeykal gewählt.

Konzession einer Pferdebahn in Ungarn.

Der Ungarische Handelsminister hat die Konzessionsurkunde zum Bau von Strassenbahnen mit Pferdebetrieb im Gebiete der Königlichen Freistadt Kaschau an den Budapester Ingenieur Stefan Popper ertheilt. Die Bahn ist normalspurig (1,435 m) zu erbauen. Die Konzession wurde auf 60 Jahre ertheilt.

Verlängerung bezw. Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat folgende bereits früher ertheilte Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten verlängert und zwar:

a) dem Jakob Steiner in Schruns für eine schmalspurige Lokalbahn von Bludens nach Schruns;

b) dem Friedrich Schöffl und Genossen eine Flügelbahn von dem oberen Theile der Stadt Saaz zum Ladegeleise der Oesterreichischen Staatsbahnen bei Liebotschan.

Das Handelsministerium hat weiter dem Bürgermeister Josef Hirschler in Puchberg am Schneeberg und Genossen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von der Station St. Egyden der Südbahn-Gesellschaft, bezw. von der Station Wöllersdorf der Staatsbahnen über Willendorf, Höflein, Grünbach und Claus nach Puchberg am Schneeberg auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Bahn am 4. Juni d. J.

Nach Vorlegung des Geschäftsberichtes ertheilte die Generalversammlung der Direktion die Ermächtigung, die Spezialaktien-Amortisationsreserve der Gesellschaft zum Rückkaufe von gesellschaftlichen Aktien und die hiernach aus dem staatlich garantirten Reinerträgnisse zur Verfügung der Gesellschaft verbleibenden Beträge nach und nach immer wieder zum Rückkaufe von gesellschaftlichen Aktien zu verwenden, insolange dieselben nicht einen Kurs erreichten, bei welchem sie ein Erträgniss von 4 % nicht mehr sichern.

Dem Berichte selbst ist zu entnehmen, dass die Einnahmen 6 113 272 fl. (570 761 fl. mehr als im Jahre 1889), die Ausgaben 2 774 811 fl. betragen.

Die Gesellschaft nimmt die Staatsgarantie für die Oesterreichische Linie gar nicht und für die Ungarische Linie nur mit dem unbedeutenden Betrage von 72 484 fl. in Anspruch.

Der Bericht gedenkt schliesslich mit grosser Anerkennung der aufopfernden Thätigkeit des Beamtenpersonals, welchem dieses Ergebniss in erster Reihe zu verdanken ist.

Geschäftsbericht der Bozen-Meraner Bahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1890, welcher der am 12. Juni d. J. stattgehabten Generalversammlung vorgelegt wurde, sind die Ergebnisse des abgelaufenen Betriebsjahres die günstigsten seit dem Bestande des Unternehmens. Die Beförderung betrug rund 217 000 Personen und 52 000 t Güter, und übersteigt die gesammte Transporteinnahme von 249 000 fl. um rund 17 000 fl. jene des Vorjahres. Die Betriebsausgaben haben gegenüber dem Vorjahre keine wesentliche Steigerung erfahren und betrugen rund 121 000 fl. Der Betriebskoeffizient stellt sich auf 46,4 % und die kilometrische Einnahme auf 7 857 fl. Der erzielte Betriebsüberschuss wird mit 129 880 fl. ausgewiesen. Hiervon entfällt die Hälfte von 64 940 fl. im Sinne des Uebereinkommens mit der Staatsverwaltung für Verzinsung und Rückzahlung des Staatsvorschusses in der dermaligen Höhe von 950 280 fl. (ursprünglich 1 Million Gulden) und ein Betrag von 6 250 fl. für die 5 % Verzinsung des restlichen Prioritätenkapitals von 125 000 fl. Nach statutengemässer Dotirung des Reservefonds sowie der Tantiemen und Abstattung der Annuitätsquote an die Bauunternehmung bleibt ein Betrag von 37 368 fl. verfügbar. Hiervon werden 33 750 fl. auf die 11 250 Stück Aktien (zu 100 fl.) mit 3 fl. für die Aktie — vom 1. Juli ab — als Dividende vertheilt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Dem Ungarischen Reichstage wurde bereits das mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft abgeschlossene Uebereinkommen wegen Ablösung ihrer Ungarischen Linien vorgelegt; dazu kommt die Einbeziehung von Triest und Fiume in das Oesterreichisch-Ungarische Zollgebiet, somit die Aufhebung der Freihäfen dieser Städte am 1. Juli d. J., worüber die Gesetzesvorlage in den Abgeordnetenhäusern beider Reichshälften bereits angenommen wurde, endlich die Regulirung der Valuta, welche nun ernstlich in Angriff genommen werden soll; dies waren lauter Momente, welche eine günstige Stimmung für Bahn-

werthe hervorriefen. Selbstverständlich war es wieder Staatsbahn (290, 40) und Südbahn (109, 50), die stark, besonders von Berlin aus, gehandelt wurden; bei letzterer tritt das Gerücht wegen Verstaatlichung ihrer Ungarischen Linien bestimmter auf. Nordbahn (2840), Galizische Carl Ludwigbahn (218, 50) und Elbethalbahn (212) waren in Nachfrage; dies war auch mit Kaschau-Oderberger Bahn (179, 50) der Fall, deren Prioritätenkonversion vorzüglich gelungen sein soll; dagegen war Nordwestbahn (204, 50) wegen schwächerer Einnahmen etwas matt.

Aus Württemberg.

Das Eisenbahn-Baugesetz im Landtage.

Wir haben in Nr. 21 S. 202 und Nr. 25 S. 244 d. Ztg. über den Inhalt dieses Gesetzes berichtet. Aus den im Monat Mai stattgehabten Berathungen der Ständeversammlung haben wir noch mitzutheilen, dass mit Ausnahme der Lokalbahn von Lauffen a/N. nach Güglingen sämmtliche Exigenzen genehmigt wurden. Bezüglich des letzteren Projekts soll noch die Frage einer näheren Prüfung unterzogen werden, ob es sich nicht empfiehlt, die Bahn statt von Lauffen a/N. über Brackenheim nach Güglingen von Kirchheim a/N. über Bönnigheim nach Brackenheim und Güglingen zu führen. Der Berichterstatter der volkswirthschaftlichen Kommission der Kammer der Abgeordneten, v. Leibbrand, hatte in seinem Bericht die Bemerkung gemacht, dass das Tempo bei dem Bau von Sekundärbahnen in Württemberg immer noch ein recht mässiges sei. Der Präsident des Staatsministeriums, Dr. Frhr. v. Mittnacht, erwiderte hierauf, indem er auf die vor 2 Jahren zwischen ihm und dem Berichterstatter stattgefundene längere Erörterung über das Tempo bei dem Bau von Sekundärbahnen Bezug nahm, der Berichterstatter scheine etwas darauf zu halten, in Absicht auf den Bau von Sekundärbahnen der Regierung immer noch um ein Paar Pferdelängen voraus zu sein. Die Regierung könne sich jedoch hierdurch nicht veranlasst finden, in ein Wettrennen einzutreten bezüglich des Geldausgebens für Sekundärbahnen, und er glaube, dass dieser Streit über das Tempo beim Bauen nachgerade ruhen gelassen werden könnte. Die Regierung habe ja doch ernstlich Hand angelegt an den Bau von Sekundärbahnen. In der im Bericht der volkswirthschaftlichen Kommission enthaltenen Bemerkung, es sei für die Priorität der im Gesetzentwurf vorgeschlagenen beiden Lokalbahnen anderen Projekten gegenüber weder die Rücksicht auf den Umfang der mittelst der beiden Bahnen zu erschliessenden Verkehrsgebiete, noch die Grösse des thatsächlich schon vorhandenen Verkehrs, noch die kommerzielle und agrarische Bedeutung der betreffenden Landestheile, noch die Grösse der zu erwartenden Rente maassgebend gewesen, es habe vielmehr wohl in erster Linie die kräftige Initiative der Interessenten, die Bereitwilligkeit derselben zur Lieferung brauchbarer Pläne und Voranschläge und die Geneigtheit zur Leistung entsprechender Beiträge Veranlassung dazu gegeben, der Ausführung der beiden Bahnen näherzutreten und dass man wohl der Meinung sein könne, dass es im allgemeinen richtiger wäre, die Bahnen untergeordneter Bedeutung nach Maassgabe ihres wirthschaftlichen Werthes zur Ausführung zu bringen, erblickt der Ministerpräsident eine abfällige Kritik des Vorgehens der Regierung, und er bezweifelt, ob die volkswirthschaftliche Kommission sich darüber klar gewesen sei, dass sie mit diesem Urtheil der Verkehrsanstaltenleitung eigentlich die Befähigung, richtige Vorschläge bezüglich des Baues der Lokalbahnen zu machen, in aller Form absprechе. Wenn sie die bezeichneten Faktoren so wenig berücksichtigen würde, könnte die Verkehrsanstaltenleitung nichts besseres thun, als sich der Mitwirkung bei dem Bau von Lokalbahnen ganz zu entschlagen. Wenn das alles die Ansicht der Kommission sei, dann hätte sie folgerichtig zu dem Antrag kommen müssen, die Bahnen abzulehnen, statt wie dies geschehen, dieselben nach den Anträgen der Regierung zu genehmigen. Wenn man Bahnen, die keinen Anspruch auf Priorität haben, doch vorschlage, dann begehe man eine Ungerechtigkeit gegen die übrigen Projekte.

Die Kommission hätte dann andere Bahnen nennen sollen, die eine bessere Berechtigung haben als die vorgeschlagenen. Dem Versuch eines Nachweises, dass, wenn Bahnen vorhanden seien, welche einen besseren Anspruch haben, als die vorgeschlagenen Bahnen, nämlich die Zaberbahn und die Bottwarbahn, sehe er mit Ruhe entgegen. Zunächst lege er Verwahrung ein gegen die Darstellung der Kommission über dasjenige, was für die Regierung bei ihren Vorschlägen nicht maassgebend gewesen sein solle und bemerke noch, dass man bisher der Meinung gewesen sei, aus der Opferwilligkeit und aus der Beharrlichkeit von Interessenten einer Bahn dürfe auch ein günstiger Rückschluss gezogen werden auf die wirthschaftliche Bedeutung der Bahn.

Bei der Berathung über die Bottwarbahn Marbach-Beilstein-Heilbronn entwickelte sich eine längere Debatte über die Wahl der Spurweite. Die Regierung hatte die Schmalspur mit 0,75 m beantragt, dieser Antrag wurde mit 51 gegen 28 Stimmen angenommen.

Auf eine Anfrage über den Stand der Projekte für die Entlastung des Stuttgarter Bahnhofs durch Erstellung von Umgehungsbahnen für den Güterverkehr erwidert der Staatsminister, dass diese Projekte noch nicht so weit gediehen seien, dass er darüber nähere Auskunft geben könne. Diese Verbindungsbahnen seien eine sehr schwierige und kostspielige Sache, die man nicht über das Knie abbrechen dürfe.

Auf die Bemerkung des Abg. Freiherrn v. Herman, er könne es nicht für richtig halten, wenn eine Reihe von Verbesserungen an den Staatseisenbahnen aus Anlehensmitteln bestritten und der Werth derselben dem Grundkapital der Bahnen zugeschlagen werden solle, es wäre richtiger, wenn die Aufwendungen aus den laufenden Mitteln bezw. aus den Betriebsüberschüssen der Bahnen bestritten würden, wodurch man ein richtigeres Bild von dem Ertrag der Eisenbahnen bekäme, gibt der Staatsminister eine eingehende Darlegung der bezüglichen Verhältnisse, indem er namentlich hervorhebt, dass der Anfang in den letzten Etats damit gemacht sei, die Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen aus laufenden Mitteln zu bestreiten und dass man nach und nach mit Einbringung höherer Summen damit weiter gehen werde. Auf einmal könne man es aber nicht machen, man könne aber darauf vertrauen, dass die Regierung auf dem von ihr eingeschlagenen Weg planmässig weiter gehen werde. Nur müsse er darauf aufmerksam machen, dass die Mittel hierfür beschränkte seien. So lange der laufende Etat nicht einen Ueberschuss über die Verzinsung der Eisenbahnschuld abwerfe, habe die Frage keine praktische Bedeutung. Er werde übrigens der erste sein, der, sobald ein Ueberschuss vorhanden sei, darauf hinweise, man solle der Eisenbahn ihre Mittel lassen und nicht für andere Zwecke verwenden, wie dies theilweise schon geschehen sei. Es werde übrigens in Württemberg nicht wesentlich anders verfahren als anderwärts, namentlich auch in Preussen.

Aus der Berathung über die zahlreich eingelaufenen Petitionen um Erbauung von Eisenbahnen möge hier einiges angeführt werden.

Zu der Frage der Erstellung einer Bodensee-Gürtelbahn von Lindau über Friedrichshafen nach Stockach äussert sich der Ministerpräsident, es hänge wesentlich von der Stimmung und dem Verhalten der Nachbarstaaten ab, ob die Verhandlungen über die Herstellung dieser Bahn werde wieder aufgenommen werden können. Die Württembergische Regierung wäre vollständig bereit, in Unterhandlungen einzutreten. Bezüglich der Linie Tübingen-Böblingen-Renningen-Vaihingen a/E. nimmt der Ministerpräsident auf seine früheren Darlegungen Bezug. Nach dem Erachten der Eisenbahnverwaltung könne für eine spätere Vollbahn von dieser Linie nur die Theilstrecke Tübingen-Böblingen, und zwar diese in Konkurrenz mit Tübingen-Herrenberg, in Betracht kommen. Die Theilstrecken Böblingen-Renningen und Vaihingen a/E. können nur als Lokalbahnen in Betracht gezogen werden. Die Petition wird der Regierung zur Kenntnissnahme übergeben. Ueber die Petition, betreffend die Linie Bietigheim-Marbach-Winnenden-Endersbach-Plochingen und die Linie Plochingen-Schorndorf-Backnang geht die Kammer zur Tagesordnung über.

Das Gesuch um Erbauung einer Sekundärbahn von Langenburg über Blaufelden nach Rothenburg a/T. wird der Regierung zur Kenntnissnahme übergeben, nachdem sich der Ministerpräsident dahin ausgesprochen hatte, dass es ihm scheine, das Projekt hätte um so mehr Aussicht auf Erfüllung, in je engeren Grenzen es sich bewegen würde und je weniger es auf Fortsetzungen nach Westen und Osten Bedacht nehmen zu müssen glauben würde. Auf der Strecke Blaufelden-Rothenburg a/T. namentlich liegen erhebliche Terrainschwierigkeiten vor. Er glaube, dass die Interessenten sich noch sehr darüber besinnen dürften, ob sie nicht besser daran thun würden, vorläufig nur die Theilstrecke Langenburg-Gerabronn-Blaufelden ins Auge zu fassen.

Die Gesuche um Erbauung einer Bahn von Münsingen über Laichingen nach Amstetten und einer Bahn von Münsingen durch das Lauterthal bis zur Donauthalbahn werden der Regierung zur Kenntnissnahme überwiesen.

Das Gesuch um Erbauung einer schmalspurigen Bahn von Schussenried nach Buchau wird der Regierung zur Berücksichtigung empfohlen, nachdem der Ministerpräsident erklärt hatte, er trete diesem Antrag nicht entgegen, denn es gehöre diese Bahn nach Rechnung der Regierung zu denen, welche noch einen mässigen Betriebsüberschuss erwarten lassen.

Aus Russland.

Ministerialerlass, betreffend Verwendung des Portland-Cements bei Bauten.

Eine Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 17. April 1891 (veröffentlicht im „Amtsblatt des Ministe-

riums“ Nr. 20) bringt zur allgemeinen Kenntniss, dass der Minister mit Rücksicht auf die hohe Bedeutung, welche die Verwendung von Portland-Cement bei den Bauten hat, die zum Ressort des Verkehrsministeriums gehören, die Bestimmung getroffen hat, dass der Cement, bevor er zur Verwendung gelangt, einer sorgsamen Prüfung unterzogen werden soll. Um diese Prüfung einheitlich ausführen zu lassen, sind von einer Kommission detaillirte Regeln ausgearbeitet worden, welche gegenwärtig die Bestätigung des Ministers der Verkehrsanstalten erhalten haben, und zwar sollen:

1. diese Regeln obligatorische Geltung haben vom 1. Januar 1892 bei allen Bauten, die zum Ressort des Ministeriums der Verkehrsanstalten gehören;

2. die Fabriken, welche seitens der Staatsregierung Lieferungen auf 10 000 t und mehr erhalten, bezüglich der Fabrikation unter spezielle Staatsaufsicht gestellt werden. Die vorgeschriebenen Versuche werden aber trotzdem ausgeführt und zwar entweder in der Fabrik oder auf dem Bauplatze;

3. die Anzahl der Proben, welche auszuführen sind, werden durch die kontraktlichen Lieferungsbedingungen bestimmt, gleichgültig ob der Bau vom Ministerium direkt oder durch Unternehmer ausgeführt wird. Endlich sollen dieselben Regeln auch Anwendung finden auf ausländischen Cement, der nur zur Verwendung zugelassen wird, sofern er alle Gebrauchsbedingungen erfüllt und ausserdem in Fässern verpackt sein muss, die das vorschriftsmässige Gewicht (10—10¼ Pud Netto) halten.

Die technischen Bedingungen für die Empfangnahme von Portland-Cement zu Bauten im Ressort des Ministeriums der Verkehrsanstalten zerfallen in folgende Abschnitte:

1. Bestimmung der Eigenschaften des Portland-Cements und seiner Zusammensetzung,
2. allgemeine Hinweise bezüglich der Untersuchung des Portland-Cements,
3. das geringste spezifische Gewicht des Portland-Cements,
4. die Bedingungen des Bindens des Portland-Cements,
5. die Bedingungen über die Beständigkeit des Umfanges,
6. die Feinheit des Portland-Cements,
7. die Bedingungen über die Prüfung des Portland-Cements auf seine Widerstandsfähigkeit,
8. Verpackung und Gewicht der Tonnen bezw. Säcke.

Der Bau der grossen Sibirischen Eisenbahn.

Zur Zeit beschäftigt das allgemeine Interesse Russlands, soweit Verkehrsangelegenheiten in Frage kommen, in erster Reihe der Bau der grossen Sibirischen Bahn. Es lässt sich hierbei nicht verkennen, dass in vielfacher Beziehung dieses grossartige Unternehmen auch wirklich das ganz besondere Interesse verdient und zwar weit über die Grenzen des Russischen Reiches hinaus, denn der Einfluss, den die Erschliessung dieses immensen Ländergebietes mit seinen fruchtreichen Ebenen, mit seinen an Metallen reichen Bergwerken und mit seinen an werthvollen Hölzern und an unzähligen Pelzthieren gesegneten Wäldern auf den Europäischen Markt ausüben muss, wird zweifellos ein sehr bedeutender sein. Mit Rücksicht auf diese Umstände werden wir in den nächsten Jahren vielfach Gelegenheit haben, auf den Bau der Sibirischen Bahn und dessen Fortschritte zurückzukommen. Im Augenblick ist das Interesse besonders angeregt worden durch die am 19. März d. J. vollzogene Grundsteinlegung in Wladiwostok durch den Grossfürsten - Thronfolger, welchem hierzu durch den nachfolgenden Kaiserlichen Befehl Auftrag ertheilt worden ist. Das bedeutungsvolle Aktenstück lautet:

Ew. Kaiserliche Hoheit!

Nachdem Ich gegenwärtig den Befehl gegeben habe, mit dem Bau einer durch ganz Sibirien fortlaufenden Eisenbahn zu beginnen, die den Zweck hat, die reich von der Natur ausgestatteten Gebiete Sibiriens mit dem inneren Eisenbahnnetz in Verbindung zu setzen, beauftrage ich Sie, diesen Meinen Willen kund zu thun, nachdem Sie nach der Besichtigung der fremden Länder des Orients wieder Russische Erde betreten. Gleichzeitig hiermit betraue ich Sie, in Wladiwostok den ersten Spatenstich zum Bau der für Rechnung der Krone und auf unmittelbare Anordnung der Regierung genehmigten Ussuristrecke des grossen Sibirischen Schienenweges zu bewerkstelligen.

Ihre bedeutungsvolle Betheiligung an dem Beginn dieser von Mir unternommenen wahren Volkssache möge als neues Zeugniss Meines herzlichen Strebens dienen, die Verbindungen Sibiriens mit den übrigen Theilen des Reichs zu erleichtern und dadurch diesem Meinem Herzen nahestehenden Lande Meine lebhafteste Sorgfalt für sein friedliches Gedeihen zu beweisen.

Indem Ich den Segen des Herrn für die Ihnen bevorstehende weite Reise durch Russland herabrufe, verbleibe Ich Ihr Sie innig liebender

Das Original ist von Seiner Kaiserlichen Majestät Höchsteigenhändig unterzeichnet:

„Alexander.“

St. Petersburg, den 17. März 1891.

Ueber die Grundsteinlegung selbst berichten die Zeitungen, dass dieselbe unter grossem äusseren Gepränge und unter Mitwirkung der hohen Geistlichkeit vollzogen worden ist. Die „Nowoje-Wremjä“ fügt dann hinzu:

„Der Grossfürst-Thronfolger hat selbst eine Karre Erde auf den Damm der Bahn geschoben. Die Grundsteinlegung fand 2½ Werst von der Stadt entfernt statt, von wo Se. Kaiserliche Hoheit auf dem schon hergestellten Schienenstrang, auf eine Strecke von eben 2½ Werst, in einem Wagen zurückfuhr. Von Wladiwostok bis St. Petersburg zählt man 9 922 Werst. Eine ungeheure Entfernung, aber mit Gottes Hilfe wird diese Strasse in möglichst kurzer Zeit hergestellt sein. Nur der Anfang ist schwer. Der Anfang ist gemacht und die äussersten Punkte des Europäischen Westens werden mit den äussersten Punkten des Russisch-Asiatischen Ostens verbunden. Das wird ein glänzender Sieg Russischer Kulturarbeit sein und eines der ruhmvollsten Werke der derzeitigen Regierung.“

Es kommt also auf Grund des Allerhöchsten Befehls nach den Grundsätzen, die augenblicklich leitend sind, auch dieser Bau unter die spezielle Regie des Staates, weshalb denn auch die spätere Verwaltung dieser Eisenbahnstrecke ein Theil der sogen. Staatsbahnen werden wird.

Riga-Tuckum-Windau.

Aus St. Petersburg wird uns geschrieben: „Die Frage der Weiterführung der Eisenbahnlinie Riga - Tuckum nach Windau ist wiederum an maassgebender Stelle in Anregung gebracht worden. Jetzt ist ein neuer Umstand hinzugetreten, der die Verwirklichung dieses mehrfach auf die Tagesordnung gesetzten Projektes weiterhin fördert: es ist das fiskalische Interesse, das seit Uebernahme der genannten Eisenbahn durch die Regierung ihre Aufmerksamkeit auf die Vermehrung der Einnahmen der Linie richtet. Jetzt eine Sackgasse, würde die Eisenbahnlinie nach Windau fortgeführt, auf einen eisfreien Hafen führen, der besonders für den Rigaschen Handel in den Wintermonaten von grosser Bedeutung wäre und dem Staat einen sehr geeigneten Kriegshafen gewähren. Auch der Lokalverkehr wäre ein grosser, da die Linie fruchtreiche und kultivirte Theile Kurlands durchstreichen würde.“

Südwestbahn: Luzker Zweigbahn.

Die Verwaltung der Südwestbahnen hat ihre Bereitschaft erklärt, die Luzker Zweiglinie, welche bekanntlich vor etwa 2 Jahren vom Kriegsministerium durch ein Eisenbahnbataillon ausserordentlich schnell erbaut wurde, unter folgenden Bedingungen in das Netz der Südwestbahnen einzuschliessen: a) der Preis der Linie hat zu entsprechen den Effektivkosten der vom Kriegsministerium zum Bau der Zweigbahn von der Gesellschaft entnommenen Materialien; b) die Ausgaben für Verlängerung der Zweigbahn im Jahre 1890 (85 000 R.) sind vom Kriegsministerium zu decken; c) die Kosten für die Luzker Bahn sind auf die Reste des Kredits von 1 700 000 R. zu übertragen, die angewiesen sind für Arbeiten auf der Südwestbahn gemäss den Forderungen des Kriegsressorts; d) die Gesellschaft übernimmt die Beendigung der Sachen über Landexpropriirung für die Luzker Zweigbahn; e) die Gesellschaft verpflichtet sich, die Luzker Zweigbahn beständig in voller Ordnung zu erhalten.

Petrowsker Zweigbahn.

Die besondere Kommission unter Geheimrath Bunge hat sich, wie schon gemeldet, der Ansicht des Finanzministers angeschlossen, dass die Petrowsker Bahn nicht, wie Herr v. Hübbenet befürwortet, von der Krone zu bauen und zu exploitiren, sondern der Wladikawkaser Eisenbahngesellschaft zum Bau und Betrieb zu übergeben sei. Besonders bestimmend hat auf den Finanzminister der Umstand eingewirkt, dass die Verwaltung der Wladikawkaser Bahn von ihrer administrativen Leistungsfähigkeit bisher geradezu eminente Proben abgelegt hat. So habe sie in Noworossiisk, allen Zweiflern zum Trotz, einen guten Hafen geschaffen und damit den Auslandexport von Getreide und die Russische Handelsbalance mächtig fortentwickelt. Ihre Kommissions- und Vorschussoperationen hätten in einem Jahre die gleichen, schon seit 1884 ins Leben gerufenen Unternehmungen der Südwestbahnen überflügelt; es sei daher der Wunsch des Finanzministers sehr erklärlich, auch die Petrowsker Bahn, die für die Entwickelung der Handelsbeziehungen des Reichsinnern mit den entfernten Grenzgebieten von hervorragender Bedeutung sein werde, in den

Händen einer so vorzüglichen Bahnverwaltung zu wissen. Die Verfristung des Auskaufsrechts der Wladikawkaser Bahn (von 3 auf 16 Jahre) sei unter für die Krone ausserordentlich vortheilhaften Bedingungen gewährt: Zahlung der Auskaufssumme in baar und nicht in 5 % Börsenpapieren, wodurch die Krone beim Auskauf, im Vergleich zu den jetzigen Auskaufsbedingungen, etwa 2 Millionen Rubel gewinnen werde.

Verordnung, betreffend Transport von Explosivstoffen.

Zwei ministerielle Verordnungen beschäftigen sich mit dem Transport von explosiven Stoffen. Die erstere dieser Verordnungen regelt die rein eisenbahnbetrieblichen Seiten und bestimmt, wann und wie derartige Transporte stattzufinden haben und lehnt sich ziemlich eng an die auch in Deutschland geltenden Bestimmungen an. Die zweite Verordnung vom 8. März 1891 enthält das Verzeichniss derjenigen Explosivstoffe, deren Transport auf den Eisenbahnen nicht zugelassen wird. Hierher gehören:

1. Nitroglycerin;
2. Pyroxylin von einem Feuchtigkeitsgehalt unter 15 %;
3. Ungepresstes: Knallquecksilber, Knallgold, Knallsilber;
4. Pulver: gewöhnliches und Pikrinpulver mit einem Zusatz von Bertholetsalz;
5. Sprengel's Explosivstoffe und endlich
6. alle Explosivstoffe, für deren Transport die Regeln von der betreffenden Obrigkeit nicht bestätigt sind.

Verordnung, betreffend Aufenthalt des Publikums in den Wartesälen.

Eine gegenwärtig veröffentlichte Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 8. Januar d. J. setzt die Regeln über die Benutzung der Passagierräume auf den Eisenbahnstationen fest. Danach sind dieselben dem reisenden Publikum 2 Stunden vor und 1 Stunde nach Abgang der Züge offenzuhalten; Passagiere, welche wegen Platzmangels von einem Zuge zurückbleiben müssen, dürfen die Wartesäle bis zum nächstfälligen Zuge benutzen; dasselbe gilt für die Vereinigungspunkte und für diejenigen Stationen, in deren Nähe keine Städte oder Gasthäuser sich befinden. Den anständig gekleideten Passagieren III. Klasse ist der Aufenthalt in den Wartesälen I. und II. Klasse gestattet; die Ordnung in den Stationsräumen liegt dem Stationsvorstande ob, welcher mit Hilfe der Gendarmerie-Polizeiverwaltung seinen Anordnungen nöthigenfalls Anerkennung zu verschaffen hat. Die Wartesäle dürfen mit Genehmigung der Betriebsdirektion und unter Zustimmung der Gendarmerie-Polizeiverwaltung zur Abhaltung von gemeinsamen Gebeten und zu Veranstaltungen von gemeinsamen Festlichkeiten überlassen werden, sofern das Publikum dadurch nicht gestört wird. Die Passagier-Plattformen können mit Zustimmung der örtlichen Gendarmerie-Polizeiverwaltung und des Regierungsinspektors für das nichtreisende Publikum abgesperrt werden.

Aus Süd- und Mittelamerika.

Brasilien.

Die Kaiserlich Brasilianische Centralbahn-Gesellschaft erzielte im Jahre 1890 gemäss dem der Hauptversammlung am 24. Mai d. J. erstatteten Geschäftsbericht eine Betriebseinnahme von 64 806 £ (gegen 62 545 £ in 1889) — ein Ergebniss, das hauptsächlich den bedeutenden Kaffee- und Tabakverfrachtungen auf der Feira de Santa Anna-Zweigbahn zu verdanken ist; die Betriebsausgaben betrugen 60 804 (62 980) £. Das Endergebniss war die Vertheilung eines Jahresgewinnes von 6 % und der Vortrag von 1 557 £ auf neue Rechnung. Mit den Unternehmern Brunlees und Mckerrow ist ein Vertrag, betreffend Aufstellung der endgültigen Baupläne für die nach Mundo Novo geplante Zweigbahn, sowie für die Verlängerung der Hauptlinie bis zum Rio des Contas abgeschlossen worden. Ferner sind von der Verwaltung an die Provinzialregierung in Bahia und die Bundesregierung Konzessionsgesuche für eine Zweigbahn nach Amargosa und für eine andere nach Maragogipe zum Anschluss an die in Bahia endigende Wasserstrasse gerichtet worden.

Nach dem der Hauptversammlung am 25. April d. J. erstatteten Geschäftsbericht erzielte 1890 die Allgemeine Brasilianische Eisenbahngesellschaft eine Betriebseinnahme von 2 438 905, 30 Frcs., oder — auf 1 km Betriebslänge berechnet — von 21 972, 12 Frcs. gegen 19 636, 01 Frcs. im Vorjahre; die Verwaltung hofft gegenüber dieser alljährlichen Einnahmesteigerung, dass die Betriebseinnahmen der Bahn in nächster Zukunft, besonders wenn die im Bau oder in Bauvorbereitung begriffenen Linien eröffnet sein werden, auch ohne Inanspruchnahme der staatlichen Zinsengewähr zur Deckung der Betriebsausgaben und sonstigen Lasten ausreichen werden. Die Betriebsausgaben einschliesslich der allgemeinen Kosten in Paris beliefen sich auf 1 218 004, 82 Frcs. oder 49, 94 % der Einnahme; es verblieb also ein Ueberschuss von 1 220 900, 48 Frcs., von dem 388 263, 99 Frcs. mit Genehmigung der Regierung zur Ausführung verschiedener Neu- und Verbesserungsbauten verwendet, 141 408, 11 Frcs. durch Wechselverluste aufgezehrt wurden und 691 228, 38 Frcs. von dem für die Verzinsung gewährleisteten Betrage in Abzug kamen. Durch die Erlasse der Bundesregierung vom 18. Oktober 1890 Nr. 907 und vom 23. Februar 1891 Nr. 1425 hat die Gesellschaft die Konzession für eine fernere Verlängerung ihrer Bahn von Restinga-Secca (Gabelungspunkt bei Porto-Amazonas) nach Ponta Grossa (61 km) zum Anschluss an die Südwestbrasilianische Eisenbahn erhalten. Durch diese neue Linie, welche die Gesammtlänge der Neubaulinien auf 302 km bringt, erhält das Netz der Gesellschaft einerseits nach dem Staate Sao Paulo und der Bundeshauptstadt Rio de Janeiro und andererseits nach Südbrasilien und Urúguay Anschluss. Die Theilstrecke Curityba-Serrinha-Gabelung (71, 1 km) ist ganz, die Theilstrecke Serrhina-Gabelung-Lapa (30, 8 km) fast vollendet; beide werden zu Anfang des zweiten Halbjahres 1891 eröffnet werden. An der Strecke Morretes-Antonina (75, 15 km) ist mit den vor Ablauf dieses Jahres zu beendigenden Bauarbeiten begonnen worden.

Nach dem der in London am 14. April d. J. abgehaltenen Hauptversammlung erstatteten Geschäftsbericht erzielte die Alagoas-Eisenbahngesellschaft im Jahre 1890 eine Betriebseinnahme von 19 972 £ (gegen 17 501 £ in 1889); es ist das, abgesehen von dem durch seine überaus reiche Zuckerernte und -Ausfuhr ausgezeichneten Jahre 1887, eine Einnahme, die noch niemals erreicht wurde — ein um so bemerkenswertheres Ergebniss, als es trotz der Trockenheit und des verminderten Zuckeranbaues in der Provinz erzielt wurde. Die Ausgaben in London haben sich gegen das Vorjahr um 276 £ vermindert, diejenigen in Brasilien dagegen, hauptsächlich infolge der unentgeltlich ausgeführten Beförderung der Baumaterialien für die Assemblea-Zweigbahn um 1 869 £ erhöht. Das Endergebniss ist zwar ein Fehlbetrag von 1 435 £, aber der geringste, den die Bahn bisher erfahren hat und noch um 1 100 £ geringer als im Jahre 1887. Die Zinsengewähr der Regierung gestattete die Vertheilung eines Gewinnes von 6 %.

Die Sao Paulo-Eisenbahngesellschaft erzielte im zweiten Halbjahr 1890 eine Betriebseinnahme von 4 686 765 Milr. (gegen 4 159 233 Milr. im gleichen Zeitraum des Vorjahres); die Ausgaben in Brasilien einschl. der für Verbesserungsbauten und Vervollkommnung des Fahrparks aufgewendeten bedeutenden Summen betrugen nur 1 955 568 Milr. oder noch nicht 42 % der Einnahme, dagegen wurden 519 909 Milreis durch Wechselverluste aufgezehrt. Nach Deckung der Lasten verbleiben 235 027 £ zur Verfügung der Gesellschaft, welche die Vertheilung eines vorläufigen Gewinnes von 6 % und die Uebertragung von 109 151 £ auf neue Rechnung beschlossen hat. Die Verhandlungen mit der Regierung, betreffend Verstaatlichung der Bahn, haben noch zu keinem endgültigen Ergebniss geführt.

Die Südbrasilianische Rio Grande do Sul-Eisenbahngesellschaft erzielte 1890 eine Betriebseinnahme von 69 767 £ (gegen 62 517 £ in 1889); die Ausgaben betrugen 70 258 (77 656) £, so dass sich der Fehlbetrag auf 430 (15 049) £ verminderte. Der Gewinn der Antheilhaber wurde, Dank der Zinsengewähr des Staates, auf 5 % festgesetzt.

Der der Hauptversammlung der Bahia-San Francisco Eisenbahngesellschaft am 3. April d. J. erstattete Geschäftsbericht weist auf die plötzliche Verkehrsentwickelung hin. Im 2. Halbjahr 1890 war die Einnahme um 6 564 £ höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres; der Andrang von Tabaksendungen ist gegenwärtig so bedeutend, dass die Bahn kaum den Anforderungen zu entsprechen vermag und die Anschaffung von 20 neuen Wagen dringend nothwendig ist. Der Gewinn wurde auf 6¼ % festgesetzt. Auch die Timbo-Zweigbahn scheint ihre schlechten Tage hinter sich zu haben; denn der Verkehr hat sich gehoben und scheint auf diesem Wege beharren zu wollen. Der Gewinn wurde auf 2¾ %, d. i. ¼ mehr als im 2. Halbjahr 1889, festgesetzt.

Die Sapucahy-Eisenbahngesellschaft hat am 16. März die Linien Soledade-Caxambu (22 km) und Soledade-Christina (38 km) dem Verkehre übergeben. Der frühere Ackerbauminister Glycerio hatte der Sapucahy-Eisenbahn auf Grund des Konzessionsgesetzes eine die Centralbahn kreuzende Verbindung ihrer Linien durch Verlängerung der Santa Isabel do Rio Pretolinie bis zu einem geeigneten Punkte der Santa Anna-Eisenbahn nicht genehmigt; sein Nachfolger indessen hat den Widerstand unter der Bedingung aufgegeben, dass die Gesellschaft ein Einvernehmen mit der Centralbahn über den Kreuzungspunkt erziele.

Die Genehmigung der Vorarbeiten ist erfolgt durch Erlass vom 23. April d. J. für die Linie Caxias-San Jose das Cajazeiras (77, 3 km) und durch Erlass vom 25. April d. J. für die Verlängerung der Rio-Minasbahn bis Salto Grando da Motura am schiffbaren Theile des Rio Verde (21, 5 km).

Venezuela.

In der bei Eröffnung der gegenwärtigen Tagung des Kongresses verlesenen Botschaft ist über das Eisenbahnwesen folgendes bemerkt:

Die Centralbahn ist zum Theil der Grossen Venezuela-Eisenbahn überlassen worden — ein Abkommen, das der Regierung bedeutende Vortheile bietet, besonders eine auf 8 Jahre übertragene Ersparniss von 1045 £. Die erste Theilstrecke der Südwest-Venezuelabahn ist bis Barquisemento dem Betriebe übergeben worden und man erwartet nur die Genehmigung des Kongresses, um mit den Bauarbeiten auf der Linie Taquaza-Kolonie Independiente zu beginnen. Für den unter Zinsengewähr auszuführenden Bau einer Bahn von La Vela nach Cora und einer Bahn von Nutrias nach Barinas sind die Verträge abgeschlossen worden. Im Ministerium der öffentlichen Arbeiten beschäftigt man sich gegenwärtig mit der Ausarbeitung einer Eisenbahn-Betriebsordnung. Auch Venezuela hat einen Ingenieur als Vertreter zu dem kürzlich in Washington zusammengetretenen Ausschuss, dem die Prüfung der Frage der Intercontinentalbahn als Aufgabe gestellt ist, entsendet.

Kolumbia.

Die im Bau und Betriebe befindlichen Eisenbahnen von Kolumbia werden z. Zt., wie folgt, angegeben: 1. Colon-Panama (47 Meilen), 2. Calcutta-Villamizar (34 Meilen), 3. Barranquilla-Puerto Colombia (18 Meilen), 4. Yegues-Arrancaplumas (18 Meilen), 5. Girardot-Bogota (20 Meilen), 6. Puerto Berrio-Medellin (30 Meilen), 7. Buenaventura-Cali (12 Meilen), 8. Santa Marta-Rio Frio (33 Meilen) und 9. Facativa-Bogota (24 Meilen); zusammen 236 Meilen.

Die Panama-Eisenbahngesellschaft, deren Antheilscheine fast vollständig der Panama-Kanalgesellschaft gehören, hatte im Jahre 1890 eine Einnahme von 1609000 D., eine Ausgabe von 1027000 D. oder 64 % der Einnahmen, und demnach einen Ueberschuss von 582000 D. Dem letzteren traten an verschiedenen Einnahmen noch 340000 D. hinzu, so dass sich ein Gesammtgewinn von 922000 D. ergab. Zur Verzinsung und Tilgung der Schulden wurden 527000 D., zur Bestreitung verschiedener Ausgaben 46000 D. und zur Vertheilung eines Gewinnes von 5 % an die 70000 Antheilscheine 350000 D. gebraucht; zur Befriedigung dieser Bedürfnisse fehlen an dem dreijährigen Gewinn 1000 D., die den aus den Vorjahren in Höhe von 1362000 D. vorhandenen verfügbaren Beständen entnommen wurden. Noch im Vorjahre konnte der Gewinn auf 9 % und 1888 sogar noch auf 23 % bemessen werden; die Einstellung der Kanalbauten hat aber einen gewaltigen Verkehrsrückgang verursacht.

Costa-Rica.

In einem dem auswärtigen Amte in London eingesandten Berichte des Englischen Konsuls in San José über die wirthschaftliche Lage von Costa-Rica im Jahre 1890 ist bezüglich des Eisenbahnwesens folgendes bemerkt: An den Eisenbahnbauten wird mit grosser Thätigkeit gearbeitet. Grosse Hoffnungen setzt man auf die Linien der Costa-Rica-Eisenbahngesellschaft. Die Einnahmen der gegenwärtig dem Betriebe übergebenen Atlantischen Eisenbahn haben im Januar durchschnittlich täglich 450 £ betragen, doch dürfte noch eine starke Verkehrsvermehrung zu erwarten sein. Die an Cyril Smith ertheilte Konzession für eine Linie von Puntarenas am Stillen Meere in die Nähe der Hauptstadt San José ist an das Costa-Rica Syndicate, Limited, welches die Vorarbeiten bereits in Angriff genommen hat, übertragen worden. Durch den Bau dieser Linie wird Costa-Rica eine interozeanische Bahn erhalten.

Kuba.

Die Havana-Eisenbahngesellschaft erzielte im Jahre 1890 eine Betriebseinnahme von 2281657 D. Gold (+ 294730 D. gegen 1889); die Ausgaben betrugen 1419676 (+ 267424) D. und demnach der Reinertrag 861981 (+ 27306) D. Im Jahre 1888, also vor der im Juni 1889 erfolgten Verschmelzung der Havanabai-Eisenbahn- und der Havana-Eisenbahngesellschaft verfügte erstere nur über einen Reinertrag von 284508 D., letztere über einen solchen von 421123 D., zusammen 705631 D. = 156350 D. weniger als 1890.

Briefkasten.

C. v. P. Der von Ihnen eingesandte, mit C. v. K. unterzeichnete Aufsatz über „Wagenmangel auf den Eisenbahnen" ist zu polemisch gehalten und eignet sich nach unserer Auffassung nicht zur Veröffentlichung in unserer Zeitung. Die Red.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Für die Beförderung von Heringen in Wagenladungen von 10000 kg von Danzig und Neufahrwasser nach Stationen der Weichselbahn wird mit Gültigkeit vom 27/15. Juni an ein direkter Tarif eingeführt. Exemplare desselben sind bei den genannten Deutschen Stationen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, am 13. Juni 1891. (1150J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Westdeutsch-Oesterreich-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Einführung direkter Frachtsätze des Spezialtarifs III.) Am 10. Juli d. J. kommen für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn einerseits und Station Eisenberg i. S. A. der Eisenberg-Crossener Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs III zur Einführung. Näheres über die Höhe dieser Sätze ist bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zu erfahren.

Magdeburg, den 11. Juni 1891. (1151)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die nach dem Inhalte unserer Bekanntmachung vom 23. August 1886 für den Verkehr mit Stationen der Bahnstrecke Brackwede-Osnabrück eingeführten vorläufigen Tarifmaassnahmen treten, soweit solche bis dahin noch zur Anwendung gekommen sind, überall mit dem 31. Juli d. J. ausser Kraft.

Hannover, den 16. Juni 1891. (1152)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 vom 1. Januar 1891. Am 1. Juli 1891 kommt der Nachtrag II zu Heft 2 des Bayerisch-Sächsischen Gütertarifs vom 1. Januar 1891 zur Einführung.

Derselbe enthält eine neue Fassung des Ausnahmetarifs 1 für bestimmte Stückgüter unter Wegfall der früheren Abtheilungen a (Düngemittel) und b (Metalle, Metallwaaren und Holzwaaren), Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 (Artikel der Oesterreichischen Stückgutklasse II), 3 (Holz des Spezialtarifs II etc.), 6 (Schleifholz), einen neuen Ausnahmetarif 23 für Bier zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern, sowie Berichtigungen des Tarifes.

Die Erhöhung der seitherigen Entfernung für Neuulm-Paditz, sowie des Frachtsatzes des Ausnahmetarifs 4 (Stammholz) für Dresden-Friedrichstadt-Kirchseeon, Jägersgrün-Asch und Ronneburg-Weiden und endlich des Frachtsatzes des Ausnahmetarifs 9a (Garne etc.) für Sebnitz-Forchheim tritt erst am 16. August 1891 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 18. Juni 1891. (1153)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 20. l. Mts. werden die Stationen Bodenwöhr und Roding in den Ausnahmetarif 7 für Mehl einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 11. Juni 1891. (1154)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit sofortiger Wirksamkeit werden die Stationen Kinzberg, Gosberg, Pretzfeld und Ebermannstadt der Bayerischen Staatslokalbahn Forchheim-Ebermannstadt sowie die Station Pollanten der Bayerischen Staatslokalbahn Neumarkt i. d. O.-Beilngries in die Tarifhefte Nr. 1 und 3 aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Preuss. Verbandsstationen und bei den Stationen Forchheim und Ebermannstadt zu erfahren.

München, den 11. Juni 1891. (1155)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Im Süddeutschen Eisenbahnverbande (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen) werden in den Gütertarif Theil II Heft Nr. 1 vom 1. Mai 1882 (Verkehr Bayern-Elsass) die Stationen der Bayerischen Staats-Lokalbahnstrecken Forchheim-Ebermannstadt und Neumarkt i. d. O.-Beilngries mit sofortiger Wirksamkeit einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

München, den 11. Juni 1891. (1156)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 vom 1. November 1890. Am 1. Juli 1891 kommt der Nachtrag II zum Tarifheft 1 vom 1. November 1890 zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen zum Kilometerzeiger, eine neue Fassung des Ausnahmetarifes 1 für bestimmte Stückgüter unter Aufnahme der Artikel des bisherigen Ausnahmetarifes 2 für Metalle und Metallwaaren, sowie Holzwaaren, Ergänzungen der Aus-

nahmetarife 3 (Artikel der Oesterreichischen Stückgutklasse II), 5 (Stammholz), 14 (Steine des Spezialtarifes II) und 15 (Steine des Spezialtarifes III), sowie neue Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen und endlich Berichtigungen des Tarifes.

Die Erhöhung der seitherigen Entfernung für Görlitz-Röthenbach b. Lauf und des Frachtsatzes des Ausnahmetarifs 2 für Gera-Asch tritt erst am 16. August 1891 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 16. Juni 1891. (1157)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. Juli d. J. treten die Nachträge XV zu Heft 1 und XI zu Heft 2 des Verbands-Gütertarifs in Kraft. Dieselben enthalten neue, meist erheblich ermässigte Tarifsätze für den Verkehr zwischen Wien und Wiener Vorortstationen einerseits und Sächsischen Stationen andererseits, ferner neue Frachtsätze des Spezialtarifs III und der Ausnahmetarife 5a u. b (Getreide), 6a u. b (Holz), 13 (Kalk), 25 (gewöhnliche Thonerde), 36 bew. 20 (Malztreber) u. 37 (Marmormehl) für den Verkehr mit verschiedenen anderen Oesterreichischen Stationen. Die Nachträge sind durch die Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 15. Juni 1891. (1158)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. werden direkte Frachtsätze für die Station Geertruidenberg der Niederländischen Staatsbahn im Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen Güterverkehr eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 13. Juni 1891. (1159)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. August d. J. gelangen zum Theil II, Heft 1, 2, 3 und 4, Theil III, Heft 1, 2 und 3 für den vorbezeichneten Verband Nachträge zur Einführung, welche enthalten: die Einführung neuer direkter Frachtsätze für verschiedene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Berlin, Bromberg und Köln (rechtsrh.) sowie der Rumänischen Staatsbahnen, ferner anderweite zum Theil erhöhte, zum Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 für Zucker, ermässigte sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 15 für Knochen, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 21 für Benzin und Nr. 22 für Baumwollwaaren Englischer Herkunft, anderweite Bestimmungen für die Reexpedition von Getreide etc., anderweite Kontrolvorschriften für die Anwendung des Ausnahmetarifs Nr. 1 B für Getreide zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern, Aenderung von Stationsnamen, Tarifberichtigungen sowie endlich verschiedene bereits früher veröffentlichte Tarifmaassregeln. Insoweit für den Ausnahmetarif Nr. 9 für Zucker sowie durch die Tarifberichtigungen Erhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst vom 1. September l. J. Geltung.

Druckexemplare dieser Nachträge können bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. bei den Verbandstationen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 15. Juni 1891. (1160)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn - Verkehr Berlin - Breslau. Am 1. August d. J. erscheint ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau, durch welchen der Tarif vom 1. Oktober 1888 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben wird. Von dem letzteren bleiben nur die Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Sosnowice W. W. E., welche in den neuen Tarif nicht mehr aufgenommen sind, bis zu der demnächst erfolgten Herausgabe eines besonderen Tarifs für diese Station in Kraft. In dem neuen Tarife sind bereits Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecken Bergen - Crampass-Sassnitz, Hirschberg-Petersdorf, Weisswasser-Forst und Meseritz-Zielenzig vorgesehen, welche indessen ebenso wie die über die beiden letztgenannten Strecken berechneten abgekürzten Entfernungen erst mit dem später besonders bekannt zu machenden Eröffnungstermin dieser Strecken Gültigkeit erlangen. — Die gegenwärtigen Frachtsätze erfahren durch den neuen Tarif in vielen Fällen Ermässigungen, theilweise auch geringfügige Erhöhungen, ferner treten folgende Beschränkungen in den Ausnahmetarifen ein:

1. Der Ausnahmetarif für Getreide etc. nach den Berliner Bahnhöfen wird auf diejenigen Versandstationen beschränkt, für welche ein thatsächliches Bedürfniss zur Beibehaltung der bestehenden Ausnahmesätze vorliegt.

2. Die in den Ausnahmetarifen für Blei und Zink etc. enthaltene Bestimmung, dass dieselben auch auf solche Sendungen Anwendung finden, welche zunächst nach Breslau befördert und erst nach dreimonatlicher Lagerung weiter aufgegeben werden, kommt in Wegfall, da von der durch diese Bestimmung gewährten Vergünstigung seit Jahren kein Gebrauch gemacht worden ist.

3. Die Ausnahmetarife für Blei, Zink, Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II werden auf Sendungen von Oberschlesien beschränkt.

Gleichzeitig mit dem Tarif gelangt ein Anhang zu demselben zur Ausgabe, welcher direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits enthält. Durch diesen Anhang wird derjenige zum Tarif vom 1. Oktober 1888 nebst Nachträgen aufgehoben.

Bis zur Herausgabe des neuen Tarifs ertheilt unser Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft über die Bestimmungen und Frachtsätze desselben.

Breslau, am 17. Juni 1891. (1161)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güter - Verkehr Köln (rechtsrhein.)-Magdeburg. Vom 16. d. Mts. ab sind die Stationen Grafenberg, Ratingen Rh. und Riemke des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in den im Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Ausnahmetarif 4 (für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II) aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 17. Juni 1891. (1162)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr. Für Talkerde treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Weiz	1,97 *M.*
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Weiz	1,92 *M.*
Nach Dresden-Elbkai	
von Weiz	2,26 *M.*

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 15. Juni 1891. (1163)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags - Verkehr mit Ungarn. Die in den Tarifen Ungarn-Laube und Ungarn-Dresden-Elbkai vom 1. September 1885 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 11 (für Wolle) gültig im Kartirungswege, finden auch Anwendung auf Wollabfälle.

Wien, den 13. Juni 1891. (1164)

Elbeumschlags-Verkehr. Für Pilé- und Raffinadezucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Slatinan	110 *M.*
„ Caslau	82 „
„ Doudleb	106 „
„ Neubidschow . .	84 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Slatinan	118 *M.*
„ Caslau	90 „
„ Doudleb	114 „
„ Neubidschow . .	92 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Slatinan	146 *M.*
„ Caslau	118 „
„ Doudleb	142 „
„ Neubidschow . .	120 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 15. Juni 1891. (1165)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. August d. J. werden für den Verkehr zwischen Bockenheim und Köln oder Deutz erhöhte Personen-Fahrpreise und Gepäckfrachten zur Einführung ge-

bracht, welche sowohl über Giessen-Betzdorf, als über Frankfurt a/M.-Rüdesheim Gültigkeit erhalten. (1166)

Frankfurt a/M., den 16. Juni 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Personenverkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz einerseits und Stationen der Königl. Sächsischen Staatsbahnen und der Königl. Eisenbahndirektion Berlin andererseits. Am 1. Juli l. J. tritt der Nachtrag I zum Tarif für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz einerseits und Stationen der Königl. Sächsischen Staatsbahnen und der Königl. Eisenbahndirektion in Berlin andererseits vom 1. Mai 1890 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Neue Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,
2. geänderte Fahrpreise und Gepäckstaxen für den Verkehr zwischen Maffersdorf rechts und links der Neisse und Gablonz a/N. einerseits und den Stationen Görlitz und Berlin andererseits.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 12 kr. erhältlich.

Wien, am 13. Juni 1891. (1167)
Die Direktion
der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg. Einführung eines neuen Tarifs. Am 1. Juli l. J. tritt ein neuer Tarif für den Sächsisch-Oesterreichischen Personenverkehr über Tetschen und Reichenberg in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. November 1889 nebst Nachtrag I aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Oesterreichischen Verwaltungen zum Preise von 30 kr. Oe. W. erhältlich.

Wien, am 13. Juni 1891. (1168)
Die Direktion
der Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Personenverkehr über Seidenberg-Liebau-Mittelwalde und Ziegenhals. Am 1. Juli l. J. tritt ein neuer Tarif für den Ostdeutsch - Oesterreichischen Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde und Ziegenhals in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. September 1890 sammt Nachtrag I aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifs sind bei den betheiligten Oesterreichischen Verwaltungen zum Preise von 30 kr. erhältlich.

Wien, am 13. Juni 1891. (1169)
Die Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Oesterr. Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg. Am 1. Juli l. J. tritt ein neuer Tarif für den Norddeutsch - Oesterr. Personenverkehr über Tetschen und Seidenberg in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. August 1890 aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Oesterr. Verwaltungen zum Preise von 30 kr. erhältlich.

Wien, am 13. Juni 1891. (1170)
Die Direktion
der Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Die Vergebung von 8 Stück Drahtzug-Wegeschranken, welche auf der Bahnstrecke Lissa-Glogau aufzustellen sind, soll erfolgen. Unternehmungslustige werden aufgefordert ihre Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 6. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr portofrei und versiegelt an uns einzureichen. Die Eröffnung der Angebote wird in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Bieter zu genanntem Zeitpunkt im Zimmer Nr. 16 unseres Verwaltungsgebäudes erfolgen. Verdingungsunterlagen können von unserem technischen Büreau gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in baar oder in 10 ₰-Marken bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Lissa i/P., den 10. Juni 1891. (1171)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung der maschinellen Einrichtung für die Fettgas-Anstalt auf Bahnhof Erfurt am 1. Juli d. J., Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen und Zeichnung liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst den Angebotsbogen gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ 70 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung der maschinellen Anlage für die Fettgas-Anstalt Erfurt" bis zu oben angegebenem Termin postfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 14. Juni 1891. (1172)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verding von Cocosdecken für Personenwagen. Die im Rechnungsjahre 1891/92 erforderlichen:

975 Stück geflochtenen Cocos-Doppelmatten und
90 Stück geplüschten Cocosmatten (Cocos-Velourdecken)

sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 2 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen, Bedarfsnachweisung und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauer-Uferstrasse 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote im vorbezeichneten Büreau findet
am 30. Juni 1891, Vormittags 11 Uhr
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 14. Juli 1891.

Magdeburg, den 13. Juni 1891. (1173)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 48. **Zeitung des Vereins** 1891.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen.

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs.

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co. Berlin SW., Ritterstr. 80

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 24. Juni 1891.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. Juni 1891.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Das Kilometer-Markensystem im Personenverkehr.*)

Die unleugbare Thatsache, dass die Eisenbahn-Fahrgelder für Personenbeförderung mittelst eines viel zu komplizirten und kostspieligen Apparates erhoben werden, der, aus den Kindheitsjahren des Eisenbahnwesens stammend, heute kaum noch genügt, und der sammt einem Ballast unnütz beschränkender Bestimmungen in naher Zukunft sicher als veraltet beiseite gelegt werden muss, gibt Vorschlägen zum Ersatz des auf die Dauer Unhaltbaren ein gewisses Anrecht auf unbefangene Prüfung. Verfasser dieses erlaubt sich hiermit ein Personengeld-System in Vorschlag zu bringen, das den Ansprüchen der neueren Zeit genügen, und seiner Einfachheit wegen beim Publikum unschwierige, ja dankbare Aufnahme finden wird. Dasselbe ist gebaut auf den Grundsatz: Der Reisende schreibt sein Fahrbillet selbst und frankirt die Fahrstrecke mittelst aufzuklebender Kilometermarken. Zu diesem Zwecke wird dem Reisenden um den Preis von 20 ₰ ein etwa 20 Fahrblätter enthaltendes Fahrheft überlassen, das auf den ersten Seiten die wesentlichsten Bestimmungen der Fahrordnung trägt. Dieselben lauten:

1. Fahrheft. Dieses Fahrheft ist nach Einkleben der entsprechenden Marken für jede Eisenbahn-Wagenklasse gültig. Es steht dem Reisenden frei, die einzelnen Fahrblätter für beliebige Wagenklasse zu markiren. Fahrhefte sind zum Preise von 20 ₰ für das Stück an den Eisenbahn-Gepäckschaltern und sonstigen amtlich bekannt zu gebenden Stellen käuflich.

2. Kilometerzeiger. Ebendaselbst käuflich sind Kilometerzeiger mit Uebersichtskarte à ... ₰, sowie Kilometermarken.

3. Kilometermarken. Letztere sind gedruckt für
 I. Wagenklasse auf rothem Grunde,
 II. „ „ gelbem „
 III. „ „ grünem „
 IV. „ (zugleich gültig für Militär in III. Klasse) auf weissem Grunde;

ferner als Zuschlagsmarken beim Gebrauch der Schnellzüge, Schlaf- und Restaurationswagen auf grauem Grunde.

4. Militär. Zur Fahrt in III. Wagenklasse auf Marken IV. Klasse sind, soweit im Zuge Plätze III. Klasse verfüglich sind, berechtigt: a) Militärmannschaften und Militärbeamte des stehenden Heeres und der Marine in Uniform; b) zum Dienst eingezogene Gestellungspflichtige, sowie zur Waffe

*) In dem in Nr. 41 S. 399 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatze: „Zur Vereinfachung der Fahrkahrten im Personenverkehr“ ist, wenn auch in anderer Form, zur Vereinfachung der Fahrkarten ein ganz ähnlicher Vorschlag gemacht, weshalb wir hiermit konstatiren, dass der hier abgedruckte Aufsatz bereits am Tage des Erscheinens der Nr. 41 d. Ztg. bei uns eingegangen war. Die Red.

einberufene und in die Heimath entlassene Mannschaften der Reserve und Landwehr. Die unter b Genannten haben sich jedoch dem Zugpersonal gegenüber durch Ordre oder Urlaubspass zu legitimiren.

5. Markentarif:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse (Militär in III. Klasse)	Zuschlagsmarken bei Gebrauch der Schnellzüge, Schlaf- und Restaurationswagen
Für 50 km	3 *M.* — ₰	2 *M.* — ₰	1 *M.* 50 ₰	75 ₰	50 ₰
„ 20 „	1 „ 20 „	— „ 80 „	— „ 60 „	30 „	20 „
„ 5 „	— „ 30 „	— „ 20 „	— „ 15 „	8 „	5 „

6. Der Reisende schreibt und markirt sein Fahrblatt selbst. Der Reisende schreibt sein Fahrblatt selbst. Seinen Namen auf dem Umschlage anzugeben, was für den Verlustfall empfehlenswerth, ist er nicht verbunden.

Die Fahrhefte (diejenigen für Kinder jedoch ausgenommen, s. Nr. 16) sind nicht persönlich, daher übertragbar.

Vor der, handschriftlich mit Tinte zu bewerkstelligenden, Ausfüllung der Fahrheftblätter empfiehlt es sich, unter Zuratheziehung der dem Kilometerzeiger beigegebenen Uebersichtskarte und eines Kursbuches zunächst die Reiseroute festzustellen. Hiernach ist auf das erste Fahrblatt, resp. auf das erste der noch unbenutzten Fahrblätter, die Ausgangsstation der Reise, sodann entweder — bei einfacheren Fahrten — die Endstation, oder bei Reisen mit öfteren Bahnabzweigungen diejenige im Kilometerzeiger des gewählten Ausgangspunktes genannte Station einzutragen, welche zur Aufnahme in das Fahrheft am geeignetsten erscheint.

Unter die für das betreffende Fahrblatt gewählte Eisenbahnstrecke ist dann deren Kilometerzahl und der Tag der Abfahrt einzusetzen, worauf die Einklebung der die Kilometerzahl erfüllenden Marken erfolgt. Angefangene 5 Kilometer sind für voll zu rechnen. Die Einklebung der Marken auf die Markenfelder hat in der auf dem Fahrblatt vorgeschriebenen Nummerfolge zu geschehen.

Fahrblatt-Schema.

Raum für die Kupirzange bei Wagenwechsel oder bei Wiederantritt unterbrochener Fahrt.

Wird vom Schaffner auf der vorletzten Station abgerissen.

Fahrblatt für . . . te Wagenklasse.

Von. . . . .

Nach . . . .

über . . . .

. . . . . Kilometer

Tag der Abfahrt: . . . .

1. — 2. — 3.

10. — 9. — 8. — 7. — 6. — 5. — 4.

Im Interesse schneller und unbeanstandeter Abfertigung seitens des Zugpersonals, somit im eigensten Interesse des Reisenden, sind die Stationsnamen, die Kilometerzahlen und das Datum der Abfahrt gut leserlich zu schreiben.

Die auf dem ersten Blatt genannte Endstation wird sodann wieder als Anfangsstation auf das nächste Blatt geschrieben, und gleicher Art — entweder vor Beginn oder während der Reise — bis zu deren Beendigung fortgefahren.

Es ist gestattet, Eisenbahnstrecken, die etwa zu Fuss oder auf sonstige Weise zurückgelegt werden, im Fahrheft zu überspringen und die Weiterreise per Bahn auf einer beliebigen anderen Station, als der auf dem vorigen Blatt zuletzt genannten, fortzusetzen und im Fahrheft zu markiren.

Bei Beklebung der Fahrheftblätter ist Beschränkung der Markenanzahl durch Verwendung möglich höchstwerthiger Marken erwünscht, sodass also z. B. zur Frankirung von 53 km nicht

2 Marken à 20 km und
3 „ à 5 „ oder gar
11 „ à 5 „ sondern
1 Marke à 50 „ und
1 „ à 5 „

verwandt werden.

7. Fahrgeld-Hinterziehung. Wer ein Fahrheftblatt ungenügend markirt, hat als Strafe den 3fachen Fahrpreis der hinterzogenen Strecke zu entrichten, kann auch von der Weiterfahrt ausgeschlossen und, nach Feststellung seiner Person, strafrechtlich verfolgt werden.

8. Fahrheft für mehrere Reisen benutzbar. Die nach vollendeter Fahrt leer gebliebenen Blätter können zu späteren Reisen benutzt werden.

9. Lose Fahrheftblätter ungültig. Jedes einzeln vorgezeigte Fahrheftblatt wird als ungültig betrachtet und dem Reisenden abgenommen, wenn letzterer nicht die an die vorgefundenen losen Scheine unmittelbar anschliessenden mit dem Umschlag vorzuzeigen vermag.

10. Rückseite der Fahrblätter. Die Rückseite der Fahrheftblätter darf von Reisenden weder beschrieben noch mit Marken beklebt werden.

11. Durchlochung der Marken, Entwerthung der Fahrblätter für ausgenutzte Strecken. Die für eine Eisenbahnstrecke dem Fahrblatt aufgeklebten Marken werden beim Antritt der Fahrt sämmtlich kupirt. Der Reisende wird ersucht genau darauf zu achten, dass von Seiten des Zugpersonals nur die für die eben zu befahrende Strecke aufgeklebten — keine Marke eines weiteren Blattes — durchlocht, und dass aus dem Fahrheft nur die unteren Ecken rechts der auf bereits zurückgelegte Strecken lautenden Blätter abgerissen werden.

Falls dennoch Marken durchlocht oder Fahrheftblätter für Strecken entwerthet werden sollten, welche noch nicht durchfahren wurden, so ist beim Vorstand der nächsten End- bezw. Aufenthaltsstation hierüber Anzeige zu erstatten und schriftliche Bestätigung des bahnseitigen Versehens zu beanspruchen.

12. Fahrtunterbrechung. Der Reisende hat das Recht, die auf einem Blatt markirte Fahrstrecke auf jeder beliebigen Zwischenstation ohne weitere Förmlichkeit, jedoch im ganzen nicht mehr als 3 Mal, zu unterbrechen. Beim Wiederantritt der Fahrt macht der Schaffner ein Kupirzeichen im Fahrblatt an der für solche bestimmten Stelle.

13. Gültigkeitsdauer der Marken. Die Gültigkeitsdauer der bereits für eine Fahrt kupirten Marken erstreckt sich bis zu Mitternacht des auf den Antritt der Reise folgenden Tages. Doch kann bei Fahrtunterbrechung infolge Krankheit oder anderer dringender Behinderung der Bahnhofsvorstand derjenigen Station, auf welcher die Weiterfahrt unterbrochen wurde, durch Vermerk auf der Rückseite des Blattes die Gültigkeit der kupirten Marken auf fernere 2 Tage gewährleisten. Bei längerer oder völliger Behinderung der Weiterfahrt ist das mit Vermerk des Stationsvorstandes zu versehende ganze Fahrheft behufs Reklamation des für die nichtbenutzte Strecke markirten Fahrgeldes an das nächste Betriebsamt einzusenden.

Die Gültigkeit unkupirter Marken ist bis auf weiteres unbeschränkt, doch behält sich die Eisenbahnverwaltung deren Kündigung, Rückkauf und Ausserkurssetzung vor.

14. Uebertritt in eine höhere Wagenklasse. Wünscht der Reisende auf einer Zwischenstation in eine höhere Wagenklasse überzugehen, so hat er für die in letzterer zu befahrende Strecke (s. Kilometerzeiger) den bereits eingeklebten Kilometermarken weitere, beliebiger Sorte, hinzuzufügen, durch deren Gesammtwerth der Mehrpreis der in der höheren Klasse

zurückzulegenden Strecke mindestens erfüllt wird (s. Nr. 5, Tarif).

15. Verlorene Fahrhefte und Marken. Für in Verlust gerathene Fahrhefte oder Kilometermarken wird eisenbahnseitig keinerlei Ersatz gewährt.

16. Fahrpreisermässigung für Kinder. Kinder bis zu 4 Jahren einschl., welche auf dem Schoosse ihrer Angehörigen Platz finden, sind frei. Kinder im Alter von mehr als 4 Jahren und bis zu 12 Jahren einschl. geniessen die Fahrpreisermässigung, dass für je zwei Kinder ein Fahrheft der betreffenden Wagenklasse zum vollen Preise ausgefertigt und dass für ein einzelnes Kind die halbe Kilometerzahl in Ansatz kommt. Die Fahrhefte für Kinder müssen als solche auf der Aussenseite des Heftes bezeichnet sein. Z. B.

Fahrheft
für
1 Kind (Namen und Alter)
. . . .

oder

Fahrheft
für
2 Kinder (Namen und Alter)
. . . .

Die Fahrhefte für Kinder sind daher streng persönlich und nicht übertragbar.

17. Reisegepäck. Mit Ausnahme des zulässigen Handgepäcks wird Freigepäck nicht gewährt. Grössere, die Mitreisenden belästigende Gepäckstücke dürfen nicht in das Kupee genommen werden, sondern sind der Gepäckexpedition gegen Lösung eines Gepäckscheins zu übergeben. Die Gepäckfracht beträgt für je 10 kg für das Kilometer ½ ₰.

Einer Vorweisung des Fahrheftes in der Gepäckexpedition bedarf es nicht.

Es würde also an Stelle der unzähligen Hunderttausende von Billetsorten (allein an den Schaltern der 207 km langen Werrabahn z. B. liegen 10 742 Billetarten zum Verkauf) ein einziges um 20 ₰ verkäufliches Fahrheft treten, dazu 12 bis 15 Sorten Kilometermarken zum Einkleben in dasselbe

. . . . . Eisenbahn.	. . . . . Eisenbahn.
50 Kilom. II. Kl. 2 ℳ. —	20 Kilom. II. Kl. — 80 ₰

usw., und ein für 20—50 ₰ verkäuflicher Kilometerzeiger mit Uebersichtskarte, in welcher die Verwaltungsgebiete durch farbige Linien bezeichnet sind. Auf jedem Bahnhof ist überdies die Kilometertafel der Station ausgehängt.

Der Verkauf der Marken usw. brauchte nicht Bahnschaltern allein, sondern würde sehr zweckmässig nebenbei zuverlässigen Privat-Verkaufsstellen zu übertragen sein, welche gegen eine mässige Provision von etwa 1 ‰ den Markenverkauf usw. gern besorgen würden. Die Bahnschalter würden hierdurch wesentlich entlastet.

Die Verrechnung mit den Verkaufsstellen ist höchst einfach. Denselben werden die Marken in Bogen à 100 Stück belastet, unverkaufte Bestände kreditirt, Fahrhefte und Kilometerzeiger desgl. Zur schnelleren Uebersicht des Kassirers wie Revisors tragen die Markenbogen am Kopfe den Gesammtwerth, am Rande rechts den Werth einer Reihe von 10 Marken.

Der Kilometerzeiger für kleinere Bahnen wird die auf volle Kilometer abzurundende Kilometerzahl von jeder Station nach jeder Station des Lokalverkehrs enthalten; für grosse Verwaltungen braucht er nur die Entfernung von jeder Station nach den nächsten Haupt-Knotenpunkten und nach den innerhalb derselben gelegenen Stationen, alphabetisch geordnet, nachzuweisen.

Bei Uebertritt der Reisenden in anderes Bahnbereich sind dessen Marken zum Einkleben in dasselbe Heft zu verwenden, daher Abrechnungen des Personenverkehrs zwischen den Verwaltungen wegfällig.

Die wenig Kosten verursachende Einführung des Kilometermarken-Systems könnte zunächst versuchsweise zur fakultativen Benutzung erfolgen, unter vorläufiger Beibehaltung der bisherigen theueren Billete, unter Beibehaltung überhaupt derjenigen Erleichterungen, die zu Gunsten des Arbeiterverkehrs usw. bestehen. Es wird sich bald zeigen, dass die grosse Mehrzahl des reisenden Publikums sich gern und rasch in das neue System einlebt. Die wenigen Schreibunkundigen oder ganz Schwerfälligen mögen sich ihr Billet eventuell im Wartesaal oder erst im Kupee schreiben lassen, sie werden bereitwillige Hilfe finden. Das neue Personengeld-System wird ein Grund mehr sein, das Schreiben zu lernen und solcherweise günstigen Einfluss auf Hebung der Volksintelligenz üben.

Hier und da wird ein Betrug versucht, vielleicht mit Erfolg versucht werden, doch fällt der durch solche Ausnahmen verursachte Schaden gegenüber den durch das System erzielten Vortheilen nicht in das Gewicht. Zudem werden einige, durch die Presse schnell kolportirte Fälle empfindlicher Bestrafung bald die Lust zu weiteren Kontraventionen dämpfen. Im allgemeinen ist sicher wenig Neigung zu Missbrauch der gebotenen Erleichterung vorhanden; das reisende Publikum wird vielmehr, verständnissvoll für eine zeitgemässe Neuerung und dankbar für das ihm entgegengebrachte Vertrauen, Vergnügen daran finden, seine eigene Expedition auf so einfache und bequeme Art bewerkstelligen zu können.

Oeftere Zugrevisionen, mit zunächst milder Praxis, müssen stattfinden; dieselben sind mit Zuhilfenahme des Kilometerzeigers überaus leicht und ohne Aufenthalt des Zuges durchführbar, indem der Revisor, hier und da von einer bis zur nächsten Station mitfahrend, ein Kupee kontrolirt.

Dies das wesentlichste des vorzuschlagenden Systems. Sollte des Verfassers Idee, obwohl praktisch sicher durchführbar, jetzt von keiner Seite acceptirt werden, so hat sie doch vielleicht einen Pfad gezeigt, auf welchem die über kurz oder lang nicht mehr aufschiebbare Reorganisation des Personenbillet-Systems mühelos zu erreichen ist.

Ferd. Blanc, Eisenbahn-Hauptkassirer in Meiningen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2103 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend selbständige Rechnungslegung der Eilgut-Abfertigungsstelle in Dessau (abgesandt am 22. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. Juli d. J. wird der 5. Nachtrag zur Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Verzeichniss der zur Absendung und Annahme von Sprengstoffen geeigneten Stationen, enthaltend verschiedene Aenderungen und Ergänzungen, ausgegeben werden.

Aus dem Deutschen Reich.

Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Dem scheidenden Minister der öffentlichen Arbeiten, Herrn von Maybach, ist eine Ovation, gleich jener, die ihm jüngst im Abgeordnetenhause bereitet ward, dieser Tage auch bei passender Gelegenheit im Herrenhause zu theil geworden.

Inzwischen ist der Wechsel im Ministerium der öffentlichen Arbeiten bereits erfolgt. Der „Reichs-Anz." veröffentlicht folgende Meldungen:

Seine Majestät der Kaiser haben Allergnädigst geruht: den Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten von Maybach von dem Amt als Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen zu entbinden.

Seine Majestät der König haben Allergnädigst geruht: den Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten von Maybach seinem wiederholten Ansuchen gemäss von seinem Amt unter Belassung des Titels und Ranges eines Staatsministers zu entbinden; sowie

den Eisenbahn-Direktionspräsidenten Thielen in Han-

nover zum Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten zu ernennen.

Gleichzeitig theilt der „Reichs-Anz." folgendes Handschreiben des Kaisers an den Staatsminister von Maybach mit:

Mein lieber Staatsminister von Maybach!

So ungern Ich Sie aus Ihrem bisherigen Amt scheiden sehe, in welchem Sie Sich hervorragende und dauernde Verdienste erworben haben, so habe Ich doch im Hinblick auf Ihren leidenden Gesundheitszustand Mich entschliessen müssen, Ihren wiederholten Anträgen auf Dienstentlassung stattzugeben. Es ist Mir Bedürfniss, Ihnen bei dieser Gelegenheit Meinen Königlichen Dank für die langjährigen und erfolgreichen Dienste, welche Sie der Krone und dem Vaterlande mit voller Hingebung und aufopfernder Treue geleistet haben, noch besonders auszusprechen. Als ein Zeichen Meiner Anerkennung verleihe Ich Ihnen Meine Büste in Marmor und lasse Ihnen dieselbe hierneben zugehen.

Ich verbleibe

Ihr wohlgeneigter
und dankbarer König
Wilhelm R.

Neues Palais, den 20. Juni 1891.

Der neu ernannte Minister der öffentlichen Arbeiten ist zunächst nicht auch, wie es bei Herrn von Maybach der Fall war, zum Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt. Ob dies noch geschehen oder eine Trennung dieser beiden Stellungen beabsichtigt wird, bleibt abzuwarten.

Betreffs der Laufbahn des Herrn von Maybach im Staatsdienst erinnert die „N.-Z." daran, dass er früher (1854) aus dem juristischen in den Eisenbahndienst übergetreten war*), er leitete die Oberschlesische, dann die Ostbahn und endlich die Hannoverschen Staatseisenbahnen; an die Spitze des Reichs-Eisenbahnamts berufen, trat er von diesem Posten sehr bald wieder zurück, weil sich auf demselben nichts wirken liess; 1877 wurde er Unterstaatssekretär im Handelsministerium, am 30. März 1878 Handelsminister, am 14. März 1879 vermöge der Trennung dieses Ressorts Minister der öffentlichen Arbeiten. Seit Juli desselben Jahres war er zugleich Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Er gehörte dem Staatsrathe und seit 1882 als Vertreter des Wahlkreises Gummersbach-Waldbroel dem Abgeordnetenhause an. Von Kaiser Friedrich wurde Herr von Maybach mit dem Schwarzen Adlerorden dekorirt und damit in den Adelsstand versetzt. Herr von Maybach, der zunächst eine Erholungsreise antritt, wird seinen Wohnsitz in Berlin behalten; er bleibt bekanntlich Mitglied des Abgeordnetenhauses.

Der neu ernannte Minister der öffentlichen Arbeiten, bisherige Eisenbahn-Direktionspräsident Thielen (geboren am 30. Januar 1832) gehört dem Eisenbahndienst seit 1864 an. Er ist ein Sohn des verstorbenen Feldpropstes der Armee, Dr. Thielen. Als Regierungsassessor trat er 1864 zur Staatseisenbahn-Verwaltung über, war bis 31. Dezember 1864 Hilfsarbeiter bei der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken, dann ein Jahr lang, bis zum 31. Dezember 1865, Hilfsarbeiter der damaligen Eisenbahnabtheilung des Handelsministeriums. Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1866 war Thielen Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau, dann wieder Hilfsarbeiter in der Eisenbahnabtheilung des Handelsministeriums. 1867 schied er aus dem Staatsdienste, um in die Direktion der Rheinischen Eisenbahngesellschaft einzutreten, in welcher Stellung er sich durch sein überaus wohlwollendes und humanes Wesen bei allen Angestellten der Bahn, wie bei den Vertretern der Industrie der grössten Liebe und Verehrung erfreute. Er wurde bald Stellvertreter des Spezialdirektors Rennen, der heute noch als Präsident der linksrheinischen Eisenbahndirektion in Köln fungirt. Infolge der Verstaatlichung trat Thielen 1880 wieder in den Staatsdienst zurück; er wurde zunächst als Geheimer Regierungsrath Mitglied der linksrheinischen Eisenbahndirektion, dann Ober-Regierungsrath und Abtheilungsdirigent bei derselben und ab 1. November 1881 Präsident der Eisenbahndirektion in Elberfeld.

Als solcher hat er in weitem Umfange sowohl die eisenbahntechnischen, wie die grossen Verkehrsfragen zu beherrschen gelernt und sich mit den Bedürfnissen der Rheinisch-Westfälischen Industrie vollkommen vertraut gemacht. Für alle Einrichtungen zur Wohlfahrt der Eisenbahnarbeiter, besonders für die Beschaffung guter Wohnungen interessirte er sich immer aufs lebhafteste.

Bei der Bedeutung, die heute der Staatsbahnverwaltung für Förderung und Hebung der verschiedenen Gross- und Kleingewerbszweige zugefallen ist, ist es erklärlich, dass man den Direktionspräsidenten von Elberfeld am 1. November 1887 sehr ungern zur Uebernahme der Präsidentenstelle bei der Eisenbahndirektion Hannover weggehen sah. Bekannt ist, wie Thielen sich in dieser Stellung die ganz besondere Anerkennung des Kaisers und der Generalstabsleitung durch seine genialen Anordnungen für die rasche Beförderung der Truppen bei den Kaisermanövern in der Umgegend Hannovers im Jahre 1889 erwarb.

Weit über die Grenzen unseres Vaterlandes ist der nunmehrige Minister der öffentlichen Arbeiten bekannt geworden durch die Stellung, die er bisher im Verein Deutscher Eisenbahnen als Vorsitzender des Preisausschusses des Vereins inne hatte, welchem Ausschusse die Prüfung der Anträge auf Zuerkennung von Preisen für wichtige Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Leistungen im Eisenbahnwesen obliegt.

*) Man vergl. die ausführlicheren biographischen Notizen in Nr. 26 S. 227 fg. Jahrg. 1888 d. Ztg. Die Red.

Preussische Staatsbahnen.

Im Herrenhause wurde bei der Etatsberathung am 19. d. Mts. folgende Resolution des Ober-Bürgermeisters Bräsicke (Bromberg), betreffend Bildung der Gütertarife, der Regierung als Material überwiesen: „Der Staatsregierung zu empfehlen:

in Erwägung, dass die gegenwärtige Bildung der Gütertarife der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung auch die Einrechnung der gleichen Einheitssätze für 1 t und 1 km ohne Rücksicht auf die grössere oder geringere Länge der ganzen Beförderungsstrecke nur mit einmaligen Zuschlägen für die Abfertigung für die weiteren Entfernungen viel zu hohe und wirthschaftlich ungerechte Tarife ergeben hat und gegen das thatsächliche Bedürfniss, den wirthschaftlichen Werth der Zeit und das eigene Interesse und den Zweck der Eisenbahnverwaltung, bestehend in der thunlichsten Erleichterung des Waarenaustausches, verstösst,

in weiterer Erwägung, dass die Beseitigung der genannten Fehler in der Tarifbildung im Interesse der wirthschaftlichen Gerechtigkeit und des gedeihlichen Waarenaustausches auf weitere Entfernungen dringend geboten und durch die allgemeine Einführung von Gütertarifen mit abgestuften Einheitssätzen, die auf weitere Entfernungen für 1 t und 1 km niedriger sind als auf nahe, zu erreichen ist,

die Bildung der Gütertarife mit gestuften Einheitssätzen anzunehmen und sofort im Wege einer allgemeinen Tarifreform durchzuführen, mit dem Anheimstellen, im Interesse der Ertragsfähigkeit der Eisenbahn die Reform vorläufig auf Entfernungen über 400 km mit staffelweiser Rückwirkung bis zu 300 km, zu beschränken."

Nach der Motivirung war es dem Ober-Bürgermeister Bräsicke namentlich darum zu thun, die Benutzung der Bahnen für Güterfrachten auf weitere Entfernungen zu erleichtern, namentlich auch die Versendung von Getreide aus dem Osten nach dem Westen des Landes. Der Regierungskommissar, Ministerialdirektor Fleck erklärte dazu: „Was nun die Resolution selbst betrifft, so kann ich im Namen der Staatsregierung eine bestimmte Stellung zu derselben nicht kundgeben, die Resolution ist unmittelbar vor der Plenarberathung des Etats in diesem Hause zur Kenntniss der Staatsregierung gelangt und ist namentlich in ihren finanziellen und wirthschaftlichen Wirkungen nicht ohne weiteres zu übersehen. Die Bedenken gegen das vorgeschlagene System liegen nicht sowohl auf eisenbahntechnischem Gebiet, im Gegentheil, es ist niemals ein Zweifel darüber gelassen worden, dass die Eisenbahnverwaltung die staffelmässige Tarifbildung im eigenen Interesse für das Richtige hält. Die Bedenken liegen auf finanziellem und namentlich auf wirthschaftlichem Gebiet. In letzterer Beziehung ist in den westlichen und mittleren Provinzen in der letzten Zeit lebhafter Widerspruch erhoben worden, und ich weiss nicht, ob das Haus in der Lage ist, über diese Bedenken hinwegzugehen und für oder wider schon eine bestimmte Stellung zu nehmen. Ich möchte deshalb dem Hause anheimstellen, die Resolution der Staatsregierung als Material zu überweisen."

Reform der Personentarife.

Auch der Eisenbahnrath des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. hat sich gegen den in Vorschlag gekommenen Wegfall der IV. Klasse ausgesprochen. In diesem Wegfall würde der Eisenbahnrath eine schwere Schädigung des gesammten Reiseverkehrs sehen. Er empfiehlt dringend die Erhaltung der IV. Klasse unter Ermässigung des Einheitssatzes auf $1\frac{1}{2}$ ₰ für das Kilometer. — Der Eisenbahnrath nahm ferner für die III., II. und I. Klasse die vorgeschlagenen Sätze von 2, 4 und 6 ₰ unter der Bedingung an, dass für Schnellzüge keinerlei Zuschläge erhoben werden. Er befürwortete die Aufhebung des Freigepäcks und die Ermässigung des jetzigen Gepäcksatzes von 0,50 auf 0,25 ₰ für 10 kg und 1 km. Ferner billigte derselbe die Beseitigung der bisherigen Sonderbegünstigungen für Rückfahrt-, Rundreise-, Sommerkarten und dergl. unter der Voraussetzung, dass die seitherigen Zeit-, Schüler- und Arbeiterkarten beibehalten, bezw. dem Verkehrsbedürfniss entsprechend weiter ausgebildet werden sollten und für den Vorortsverkehr grösserer Städte besondere Einrichtungen vorbehalten blieben.

Unfälle und Verspätungen im Monat April d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung der

auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat April d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 6 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 22 Entgleisungen und 12 Zusammenstösse in Stationen und 152 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 159 Personen verunglückt, sowie 37 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 93 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 2 getödtet und 6 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, je 2 Verletzungen auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass Lothringen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, je eine Verletzung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 14 getödtet und 108 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 2 getödtet, von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 20 getödtet und 7 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 39 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 518,10 km Betriebslänge und 931 284 114 geförderten Achskilometern) 187 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, auf den Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen und in dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 529,33 km Betriebslänge und 29 013 205 geförderten Achskilometern) 8 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Mecklenburgischen Südbahn, auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Nach der gleichfalls vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichten Nachweisung über die im Monat April d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 36 151,86 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 617 Schnellzüge, 1 037 Personenzüge und 149 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 1 803. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 13 911 732 Zugkm und 268 165 482 Achskm gegen 14 327 954 Zugkm und 273 876 699 Achskilometer im Vormonat und gegen 12 793 089 Zugkm und 263 842 436 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 616 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 187 Verspätungen zur Last fallen gegen 2 431 im Vormonat und 1 526 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 85, auf 1 Million Achskilometer 4, mithin auf 1 Million Zugkilometer 34 = 29 v. H. weniger als im Monat April des Vorjahres und 85 = 50 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 2 = 33 v. H. weniger als im Monat April des Vorjahres und 5 = 56 v. H. weniger als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 1 243 Anschlüsse versäumt (gegen 1 384 in demselben Monat des Vorjahres und 2 160 im Vormonat). Bei 10 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 13 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- bezw. 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) und der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln an die ungünstigsten Stellen.

Betriebseröffnungen.

1. Am 1. d. Mts. ist im Direktionsbezirk Bromberg die bisher nach der Bahnordnung vom 12. Juni 1878 betriebene Eisenbahn von Danzig Hohe Thor nach Neufahrwasser als Vollbahn eröffnet worden.

2. Am 6. d. Mts. ist die 6,8 km lange Theilstrecke Heidelberg-Edingen der schmalspurigen Lokalbahn Heidelberg-Mannheim mit den Stationen Wieblingen und Edingen dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Eröffnung von Stationen.

Die im Direktionsbezirk Köln (linksrh.) zwischen den Stationen Müllenborn und Gondelsheim (Eifel) gelegene Haltestelle Büdesheim wird am 1. Juli d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden.

Am 1. Juli d. J. wird die an dem Kreuzungspunkt der Bahnstrecken Ueberruhr-Dahlhausen (Ruhr) und Steele Rh.-Altendorf a. d. Ruhr des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) belegene Haltestelle Altendorf a. d. Ruhr für den unbeschränkten Güterverkehr, jedoch mit Ausschluss der Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Der im Direktionsbezirk Frankfurt a. M. belegene Haltepunkt Sindlingen führt fortan die Bezeichnung „Sindlingen-Zeilsheim".

Projekte.

Aus Finanzkreisen der Städte Strassburg und Mülhausen hat sich, wie der „N. A. Z." gemeldet wird, eine Gesellschaft gebildet, welche vorerst zwei Zahnradbahnen in die Vogesen erbauen und in Betrieb nehmen will. Die grössere dieser Bahnen wird Gebweiler mit dem 1 425 m hohen Belchen, die andere Oberehnheim mit dem Odilienberg verbinden.

Köppelsdorf-Stockheim.

Im Bericht der Werrabahn ist erwähnt, dass ein Projekt besteht, die Werrabahn von ihrer nach Sonneberg und Lauscha gehenden Zweigbahn mit der Bahn Hochstadt-Stockheim-Saalfeld zu verbinden. Dem Meiningenschen Landtag ist über die Angelegenheit eine Vorlage zugegangen. Danach plant die Werrabahn einen Bau von Köppelsdorf bei Sonneberg nach Stockheim in Bayern, den auch Bayern zulassen will. Die Werrabahn verlangt einen baaren Zuschuss und Abtretung des erforderlichen Terrains. Die Herzoglich Meiningensche Regierung sinnt nun dem Kreise Sonneberg die baare Zahlung von 300 000 ℳ und Hergabe des Terrains in Meiningen an; sie selbst will 419 000 ℳ baar geben und das Terrain in Bayern (etwa 81 000 ℳ). Kommt dieser Bau nicht zustande, so begünstigt Bayern den Bau einer Nebenbahn von Neustadt bei Coburg über den Bayerischen Ort Mitwitz ohne Berührung Meiningens nach Stockheim.

Der am 9. d. Mts. zusammengetretene Meiningensche Landtag hat inzwischen den von ihm verlangten Zuschuss genehmigt.

Alt-Damm-Colberger Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1890/91 belaufen sich die gesammten Betriebseinnahmen auf 748 685 ℳ (im Vorjahre 705 441 ℳ), und die Ausgaben auf 380 487 (328 773) Mark. Die Betriebsausgaben betrugen in Hunderttheilen der Betriebseinnahmen 50,8 gegen 46,6 im Vorjahre. Von dem mit 335 400 ℳ verfügbar bleibenden Ueberschusse sind an den Betriebsgaranten vertragsmässig 20 000 ℳ zu zahlen. Die Stammaktien und Stammprioritäten haben je $4^4/_5$ % (im Vorjahre je $4^1/_2$ %) Dividende erhalten. In den Erneuerungs- und den Reservefonds werden 52 992 ℳ zurückgelegt, während aus demselben für den Betrieb 31 000 ℳ verausgabt wurden. Für Neuanschaffungen, sowie für Abtragung einer schwebenden Schuld von 183 670 ℳ soll, wie wir bereits in Nr. 44 S. 435 d. Ztg. mittheilten, eine Obligationenanleihe von 380 000 ℳ mit 4 % Zins und $^1/_2$ % Tilgung aufgenommen werden.

Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft.

Den Abschluss für das zweite Halbjahr 1890, in welchem zum ersten Mal der Betrieb auf Rechnung der Gesellschaft erfolgte, haben wir bereits in Nr. 42 S. 413 d. Ztg. mitgetheilt. — Die Generalversammlung hat die Aufnahme einer Anleihe für Betriebseinrichtungen und Transportmittel beschlossen, da der für derartige Ausgaben bisher verwendete Reservefonds auf 100 000 ℳ herabgesunken ist und nicht weiter angegriffen werden soll. Die neue Anleihe ward auf 1 000 000 ℳ normirt, von denen 100 000 ℳ sofort gebraucht werden.

Crefelder Eisenbahn.

Die auf den 9. Juli einberufene Generalversammlung soll über die Aufnahme einer Prioritätsanleihe von 600 000 ℳ behufs Durchführung der direkten Tarifverbindung Beschluss fassen.

Ennsthalbahn: Betriebsergebnisse für 1890.

Das abgelaufene 17. Betriebsjahr der Ennsthalbahn von Metzingen nach Urach war dem Verkehr besonders günstig. Sowohl der Personen- als der Güterverkehr ergab die höchste Ertragsziffer seit Bestehen der Bahn. Die Betriebseinnahmen betragen 139 939,05 *M*, die Betriebsausgaben 47 859,82 *M*, der Betriebsüberschuss beläuft sich auf 92 079,23 *M*. Der Betriebsaufwand beträgt 34% der Bruttoeinnahmen. Von dem zuzüglich 6 000 *M* Gewinnübertrag vom Vorjahr 98 079,23 *M* betragenden Betriebsüberschuss waren für Amortisation und Verzinsung der $4^1/_2$%igen Prioritätsanleihe 38 859 *M* zu verwenden, so dass noch ein Reingewinn von 59 220,23 *M* verfügbar bleibt, welcher die Vertheilung einer 5%igen Dividende wie im Vorjahre gestattet. Der Stand sämmtlicher Reserven erreichte am 31. Dezember 1890 die Höhe von 205 354,26 *M* gleich 26% des Aktienkapitals.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Nach einem Beschlusse der am 30. Mai d. J. abgehaltenen Generalversammlung der Gesellschaft ist mit Genehmigung der Grossherzoglich Oldenburgischen Regierung und des Senates des freien und Hansestadt Lübeck an Stelle des bis dahin bestandenen Verwaltungsrathes als Vorstand der Gesellschaft eine Direktion getreten.

Heidelberg-Speierer Eisenbahn.

Der Reinüberschuss im Jahre 1890 beträgt 40 758 *M* gegen 29 839 *M* im Jahre 1889. Als Dividende gelangen $1^1/_3$% gegen $1^1/_2$% im Vorjahre zur Vertheilung.

Saal-Eisenbahn.

Der Bau der Strecke Jüdewein-Oppurg, durch welche die Orlabahn (Seitenlinie der Saal-Eisenbahn) mit der Preussischen Staatsbahn Gera-Eichicht verbunden wird, soll schon im Laufe dieses Herbstes in Angriff genommen werden und hofft, man die Verbindungsstrecke bereits bis Juni 1892 in Betrieb setzen zu können.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrug die Gesammteinnahme im Jahre 1890 1 279 418 *M*, die Gesammtausgabe dagegen 792 608 *M*, so dass ein Ueberschuss von 486 810 *M* verbleibt, welcher wie folgt verwendet wird: Rücklage in den Erneuerungsfonds 12 479 *M*, Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihe sowie Verzinsung der auf dem Direktionsgebäude lastenden Hypothek 64 070 *M*, persönliche Gewinnantheile 10 193 *M*, für sonstige Zwecke 101 163 *M*, Eisenbahnabgabe 9 265 *M*, $3^2/_3$ % Dividende auf die Stamm-Prioritätsaktien 363 000 *M*, während der Rest von 902 *M* auf neue Rechnung vorgetragen wird. Aus dem Personenverkehr wurden 475 675 *M*, aus dem Güterverkehr 630 377 *M* und aus sonstigen Quellen 130 835 *M* vereinnahmt.

Wesentliche Aenderungen in der Transportleitung sind im vergangenen Jahre nicht eingetreten. Die bei einzelnen Verkehren infolge Eröffnung neuer Abkürzungslinien vorgekommene nur geringe Schmälerung der bisherigen Transportzuweisungen hat sich durch Neueintritt in weitere Verkehre wieder ausgeglichen. Auch für das Jahr 1890 ist im allgemeinen eine Steigerung des Verkehrs gegenüber dem Vorjahre zu verzeichnen, die grösser sein würde, wenn infolge des verheerenden Hochwassers der Durchgangsverkehr über Göschwitz nicht einige Zeit unterbrochen gewesen wäre. Zur Erläuterung des Rückganges der Stammprioritäten-Dividende von 4 % in 1889 auf $3^2/_3$ % trotz der um 30 906 *M* höheren Betriebseinnahmen wird bemerkt, dass die Gehalte und die diätarischen Besoldungen der Beamten und Bediensteten der Aufbesserung dringend bedürftig gewesen sind, sowie dass alle Arbeiter- und Werkstattslöhne erhöht werden mussten, ferner, dass die Materialienbeschaffung, insbesondere aber die des Brennmaterials zur Lokomotivfeuerung Mehrausgaben, letztere allein im Betrage von 25 202 *M*, erheischt hat und dass sich die Ausgaben für die Krankenkasse, die Unfallversicherung und die Pensionskasse gesteigert haben.

Werra-Eisenbahn.

Die Statutenänderung, über welche in der am 25. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung Beschluss gefasst werden soll, betrifft den Reservefonds, und zwar soll an Stelle der §§ 10, 10a und 10b folgender neuer § 10 gesetzt werden:

„Es besteht ein doppelter Reservefonds.

1. Der gesetzliche Reservefonds. Er ist zur Deckung des aus der Bilanz sich ergebenden Verlustes gebildet; in denselben sind einzustellen:
   a) von dem jährlichen Reingewinn (§ 18) 5% so lange, als dieser Reservefonds nicht 10% des 15 020 700 *M* betragenden Aktienkapitals übersteigt;
   b) der Gewinn, welcher bei einer etwaigen Erhöhung des Gesammtkapitals durch Ausgabe der Aktien für einen höheren als den Nennbetrag erzielt wird.
2. Der statutarische Reservefonds. Er ist bestimmt zur Bestreitung der Kosten für den Umbau grösserer Bahnstrecken im Schienengestränge und in den Unterlagen desselben, für die Errichtung neuer Bauwerke, für die Anschaffung neuer Lokomotiven und Wagen, letztere jedoch nur, insofern sie die Bestände übersteigen, und endlich für sonstige ausserordentliche Fälle.

Diesem Reservefonds werden die Bestände des dermaligen statutarischen Reservefonds überwiesen, weiter werden zur Bildung desselben aus dem Ertrage des Unternehmens jährlich 120 000 *M* vorweg entnommen.

Die Erhöhung dieses Zuschusses kann bei sich ergebenden Bedürfniss von dem Verwaltungrath unter Zustimmung der drei Regierungen beschlossen werden.

Jedoch soll der Bestand den Betrag von 600 000 *M* nicht übersteigen und daher eintretendenfalls der Zuschuss sich entsprechend mindern, sofern nicht die Generalversammlung eine Erhöhung des Bestandes beschliesst.

Sollte es nöthig sein, eine baare Rücklage dem gesetzlichen Reservefonds zuzuweisen, so ist dieselbe dem Zuschusse von 120 000 *M* (Ziffer 2) zu entnehmen.

Die Zinsen der Reservefonds werden als Betriebseinnahme verrechnet."

Revision der eisernen Eisenbahnbrücken.

Der Zusammensturz der Eisenbahnbrücke über die Birs im Zuge der Schweizerischen Jurabahn, welcher unseren Lesern durch die politischen Zeitungen bereits genügend bekannt sein dürfte, ist geeignet, im Publikum Beunruhigungen hervorzurufen. Mit Recht wird man die Frage aufwerfen, welche Maassnahmen für die Deutschen Eisenbahnen getroffen sind, um solche Unglücksfälle thunlichst zu verhüten. Der „Reichsanzeiger" ist in der Lage, hierüber folgendes mitzutheilen.

Da es an Erfahrungen über die Dauer eiserner Brückenbauwerke mangelt, so kann eine Gewissheit über die unverminderte Widerstandsfähigkeit derartiger Konstruktionen nur dadurch erlangt werden, dass dieselben regelmässig wiederkehrenden Untersuchungen und hiermit zu verbindenden Probebelastungen unterworfen werden. Dabei kann es gleichgültig sein, ob die Wiederstandsfähigkeit der Konstruktion mehr durch mechanische oder mehr durch chemische Einwirkungen ungünstig beeinflusst wird; immer wird sich aus den bei der Probebelastung beobachteten Durchbiegungen der einzelnen Träger ermitteln lassen, ob und in wie weit die Tragfähigkeit derselben, sowie der übrigen Konstruktionstheile etwa eine Einbusse erlitten hat. Auf den Deutschen Eisenbahnen werden deshalb auf Veranlassung des Reichs-Eisenbahnamts schon seit dem Jahre 1883 die grösseren Brückenbauwerke, namentlich die eisernen Brücken, neben der alljährlich vorzunehmenden allgemeinen Prüfung des baulichen Zustandes der Eisenbahnen, in bestimmten Zeitabschnitten nach den vom Reichs-Eisenbahnamt vorgeschriebenen Bestimmungen einer sorgfältigen besonderen Untersuchung unterworfen, welche sich auf den betriebssicheren Zustand sowohl des Mauerwerks als auch des eisernen Ueberbaues erstreckt. Bei den mit diesen Untersuchungen verbundenen Probebelastungen der eisernen Konstruktionen werden ausser den Durchbiegungen der Träger bei ruhender und bei bewegter Last auch die unter der Einwirkung der Verkehrsbelastung etwa entstandenen bleibenden Einsenkungen, sowie ferner bei Bauwerken mit grösseren Lichtweiten die Seitenschwankungen festgestellt. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden nach vorgängiger Sichtung bei den betreffenden Verwaltungsbehörden im Reichs-Eisenbahnamt einer eingehenden Prüfung unterzogen. Wiederholt haben diese Prüfungen im Laufe der Zeit nicht allein zu Verstärkungen einzelner Theile, sondern auch zum Umbau ganzer Konstruktionen geführt. Auf den Deutschen Eisenbahnen wird mithin den Brückenbauwerken diejenige Sorgfalt zugewendet, welche deren fortdauernde Betriebssicherheit nach Möglichkeit gewährleistet.

Posener Pferdebahn.

Die Einnahmen im Jahre 1890 ergeben einen Gewinn von 19 605 *M*. Der Aufsichtsrath, welcher auf die ihm satzungsgemäss zustehenden persönlichen Gewinnantheile verzichtet, schlägt die Vertheilung einer Dividende von 1¾ % an die Aktionäre vor. 166 *M* werden auf neue Rechnung vorgetragen.

Aus den Niederlanden.

Niederländische Centralbahn.

Im Jahre 1890 bezifferten sich die Gesammteinnahmen auf 864 839 fl., d. i. 36 761 fl. mehr als in 1889, während die Ausgaben sich von 347 769 fl. auf 379 179 fl. = 43,84 % der Einnahmen, also um 31 410 fl. = 9,3 % steigerten. Der Reingewinn des Jahres 1890 betrug somit 485 659 fl. gegen 480 308 fl. in 1889.

Befördert wurden im Jahre 1890 447 944 Personen (gegen 410 875 in 1889), 1 308 (1 283) t Gepäck, 4 922 (4 556) t Express-

güter und 154 115 (152 976) t Eil- und Frachtgüter. Die dafür erzielten Einnahmen beliefen sich auf insgesammt 864 839 (828 077) fl. oder 1,42 (1,39) fl. für 1 Zugkm, welche sich auf den Personenverkehr mit 501 167 (470 830) fl., auf den Gepäckverkehr mit 13 371 (13 537) fl., auf den Güterverkehr mit 249 405 (240 644) fl., auf den Viehverkehr mit 63 986 (60 605) fl. und auf die Nebenerträge mit 36 909 (42 460) fl. vertheilen.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 36 153 (32 737) fl., für den Bahndienst 65 056 (66 451) fl., für den Fahrdienst 84 581 (84 010) fl., für die Maschinenverwaltung 182 165 (153 466) fl., für die Transportverwaltung 11 223 (11 105) fl., überhaupt 379 179 (347 769) fl. = 0,62 (0,58) für 1 Zugkm oder 48,844 (41,997) % der Einnahmen.

Von dem Reingewinn waren 375 422 fl. zur Verzinsung der Prioritätsobligationen und 29 229 fl. für Erneuerung des Oberbaues sowie zur Bestreitung des Pachtzinses für die Mitbenutzung fremder Bahnstrecken und Bahnhöfe erforderlich. Zur Vertheilung verblieben somit 63 926 fl., von denen 31 985 fl. für ausgestellte Schuldscheine verausgabt, 3 196 fl. dem Reservefonds, 3 196 fl. dem Administrationsrathe und 1 598 fl. dem Personal überwiesen wurden, während der Rest von 23 972 fl. zur Verfügung der Aktionäre verbleibt.

Königlich Niederländische Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

Im Jahre 1890 wurden auf den 112 km langen, im Betriebe der Holländischen Eisenbahngesellschaft stehenden Linien 395 032 Personen und 71 640 t Güter befördert. Die Einnahmen aus diesem Verkehr bezifferten sich auf 202 573 fl., zu denen noch von der Holländischen Eisenbahngesellschaft 12 676 fl. zwecks Tilgung von Obligationen usw. gezahlt wurden. Da jedoch die Ausgaben eine Summe von 309 687 fl. erforderten, so ergab sich für das Jahr 1890 ein Fehlbetrag von 95 438 fl.

Aus Frankreich.

Einheitliche Gestaltung der Eisenbahnsteuer.

Die Eisenbahnunternehmungen zerfallen bezüglich der Steuerveranlagung in zwei Gruppen; die eine unterliegt einer Abgabe nach Verhältniss der Reisenden, die andere wird den „bei Gelegenheit oder auf Wunsch“ verkehrenden Fuhrwerken zugezählt und zahlt eine feste Abgabe für jeden in Verkehr gesetzten Wagen. Auf letztere Unternehmungen findet gegenwärtig Art. 2 des Gesetzes vom 11. Juli 1879 Anwendung, auf Grund dessen als bei Gelegenheit oder auf Wunsch fahrend diejenigen Wagen angesehen werden, welche bei ihrem gewöhnlichen Dienst von einem festen Punkt nach einem anderen ein und dieselbe Stadt oder einen Bezirk von 40 km Umkreis nicht verlassen, doch darf auch kein unmittelbarer Anschluss nach einem ferneren Punkte selbst nicht nach Wagenwechsel bestehen. Ursprünglich war diese Bestimmung nur getroffen worden, um die noch vorhandenen, seltenen Postverbindungen auf lange Strecken zu berücksichtigen; später verstand man sich dazu, dieselbe Regel auf die Eisenbahnen auszudehnen und sie wurde sehr freisinnig angewendet. So wurde die Entfernung von 40 km nach dem Vogelflug berechnet und auch die Anschlussfrage wurde auf die entgegenkommendste Weise gelöst; endlich wurde es den Gesellschaften freigestellt, je nach ihrem Interesse zwischen der Verhältniss- und der festen Abgabe zu wählen.

So auf die Eisenbahnunternehmungen ausgedehnt, hat das Gesetz von 1879 ziemlich sonderbare Ergebnisse gezeitigt. Zunächst darf man nicht vergessen, dass in dieser Hinsicht der Reisende und nicht die Gesellschaft der wirkliche Steuerpflichtige ist; letztere ist nur Steuererheberin, Gehilfin des Staatsschatzes, dem sie ihre Beamten und Schalter zur Verfügung stellt. Die Fahrpreise, die sie für ihre eigene Rechnung erheben darf, werden um den Betrag der Steuer erhöht, das ganze gleichzeitig erhoben und darauf dem Staatsschatz sein Antheil gutgebracht. Wenn es sich um eine Verhältnissabgabe handelt, so kann man leicht berechnen, was jeder Reisende schuldet; wenn man dagegen im Voraus auf Reisende, von denen man weder die Anzahl, noch die Wagenklasse, noch die Länge der zurückgelegten Strecke kennt, eine Abgabe vertheilen soll, die nur scheinbar etwas Festes hat und die in allen Fällen ohne Beziehung zum Fahrpreise ist, so ist die Aufgabe wirklich unlöslich und in der That nirgends auf befriedigende Weise gelöst worden, obwohl die Lösungen fast überall verschieden sind. Andererseits erscheint es vom Standpunkt des Staatsschatzes aus sehr wenig vernunftgemäss, eine Fahrt von 40 km nur leicht zu treffen und eine solche von 45 km schwer zu belasten.

Wenn man endlich die Lage der kleinen Unternehmungen betrachtet, so ist es durchaus ungenau zu behaupten, dass sie jenseits 40 km der Antheilnahme nicht mehr werth sind und keinen Schutz mehr bedürfen; die Statistik zeigt dagegen, dass gerade die kürzesten Lokalbahnen oft die besten Ergebnisse liefern. Man muss ausserdem bemerken, dass der Staat diese Unternehmungen durch Beihilfen und Zinsbürgschaften, die nach den wahrscheinlichen Lasten und Einnahmequellen jeder Linie berechnet sind, unterstützt; Steuerermässigungen bringen den Gesellschaften nur sehr mittelbaren Nutzen, sie würden übrigens auf einer der falschesten Grundlagen beruhen, weil die Steuer „bei Gelegenheit oder auf Wunsch“ um so schwerer drückt, wenn die Wagen weniger gut gefüllt sind. Das Lokalbahngesetz vom 11. Juni 1880 hat diesen Unternehmungen fast am Tage nach dem Gesetz von 1879 den Schutz, den sie nöthig haben können, gewährt und entspricht in dieser Beziehung dem zu erreichenden Zweck weit besser.

Wie die Vertheilung der festen Abgabe auf die Reisenden, ebenso bietet auch deren Erhebung wirkliche Schwierigkeiten, weil es nicht leicht ist, die Ausführung der durch das Gesetz von 1879 auferlegten Bedingung, dass selbst nach Wagenwechsel kein unmittelbarer Anschluss nach einem ferner gelegenen Punkte stattfinden darf, zu sichern. In diesem Zuganschluss liegt gerade die Daseinsberechtigung der Lokalbahnen, die wesentlich nur Verkehrszubringer der Hauptverkehrsadern sind; die Finanzverwaltung muss also entweder das Gesetz in so weitgehendem Sinne auffassen, dass diese Bedingung thatsächlich nicht beachtet wird, oder aber sie muss darauf halten, dass der Zuganschluss unterbrochen wird, dass Wagenwechsel stattfindet, kurz, dass die Verbesserungen, welche die Vervollkommnung der Reisegelegenheiten mit sich bringt, verhindert und gehemmt werden. Die Erhebung der festen Abgabe „bei Gelegenheit oder nach Wunsch“ erfordert seitens der Behörde für indirekte Steuern eine thätigere und ständigere Ueberwachung als die Erhebung der Verhältnissabgabe; die Hauptaufmerksamkeit muss sich aber auf die von fremden Netzen übertretenden Wagen beziehen und hier sieht sich die Behörde für indirekte Steuern noch immer zum Einschreiten genöthigt, wodurch nur der Wagenaustausch zwischen den Gesellschaften und der Wagenverkehr von einem Netze zum andern belästigt, kurz die Ausführung des Eisenbahndienstes auf eine dem Fortschritt der Neuzeit ganz widerstreitende Weise gehemmt wird. Endlich kommt es vor, dass Linien, die weniger als 40 km lang sind, verlängert und infolge dessen die Steuergrundsätze für die Stammlinie geändert werden — ein Vorgang, den sich die Steuerpflichtigen keinenfalls erklären können.

Bisher sind die Eisenbahnunternehmungen, welche die Anwendung des Gesetzes von 1879 verlangt haben, wenig zahlreich, aber es steht aus verschiedenen Gründen, namentlich wegen der schnellen Ausdehnung des Lokalbahnnetzes zu befürchten, dass sie bald an Zahl und Bedeutung zunehmen werden. Ausserdem ist zu bemerken, dass sich die Einnahmen auf den Lokalbahen in ziemlich ansehnlichen Verhältnissen entwickeln und sich noch weit stärker entwickeln werden; es steht also fest, dass, wenn auch die einheitliche Gestaltung der Steuer dem Staatsschatz unmittelbar nur eine geringe Einnahmevermehrung verschafft, man doch in Zukunft davon erhebliche Mehrwerthe erwarten kann.

Auf diese Gründe gestützt, hat die Regierung bei der Kammer einen Gesetzentwurf eingebracht, wonach Art. 2 des Gesetzes vom 11. Juli 1879 für Eisen- und Strassenbahnen aufgehoben wird und alle auf ihnen beförderten Sendungen einer gleichmässigen Abgabe von 12 % unterworfen werden; eine Ausnahme ist zugelassen zu Gunsten der Strassenbahnen mit Pferdebetrieb, der Seilbahnen und der Strassenbahnen mit mechanischer Zugförderung, für letztere aber nur auf Strecken, für welche der Fahrpreis höchstens 1 Frcs. beträgt. Es ist heutzutage äusserst schwierig, eine genaue Trennungslinie zwischen Eisen- und Strassenbahnen abzustecken; aber es würde andererseits viel zu weit gehen, der Verhältnissabgabe wirkliche Omnibusunternehmungen zu unterwerfen, die ihre Kundschaft so niedrige Preise bezahlen lassen, dass eine Steuer von 12 % in den meisten Fällen noch nicht 5 Cts. ergeben würde. Man müsste also den Gesellschaften das Recht geben, ihre konzessionsmässigen Preise um wenigstens 5 Cts. zu erhöhen und das würde für die Arbeiterbevölkerung, die am meisten auf diese billigen Beförderungsmittel angewiesen ist, eine ziemlich fühlbare Mehrausgabe bedeuten. Es schien also nothwendig eine Ausnahme zu Gunsten dieser Unternehmungen zu machen und die gleiche Begünstigung den Pferdebahnen zu gewähren; denn sie gleichen, wie lang sie auch sein mögen, viel eher dem Omnibus oder der Post als wirklichen Eisenbahnen.

So die Begründung des Gesetzentwurfs!

Aus Italien.

Eröffnungen von Bahnlinien.

Rom-Segni. Die neue Linie von Kilometer 6 bis Ciampino der Linie Rom-Neapel in der Länge von 8 km, welche dazu bestimmt ist, die bisherige gleichnamige Strecke zu ersetzen, weil letztere durch ihre bedeutenden Steigungen den gegenwärtigen Betriebsverhältnissen nicht mehr genügt, ist am 15. Mai in Benutzung genommen worden. Der Rest Ciampino-Segni befindet sich im Bau und wird in den ersten Monaten nächsten Jahres betriebsfähig hergestellt sein.

Messina-Patti-Cerda. Nach den vorliegenden Mittheilungen sollte die Theilstrecke Barcellona-Olliveri am 20. Mai zur Eröffnung gelangen. (Die Eröffnung ist, soweit wir unterrichtet sind, nicht erfolgt. Die Redaktion).

Cuneo-Ventimiglia. Die 9 km lange Theilstrecke Vernante-Limone wurde am 1. Juni für den Betrieb eröffnet, Bahnhof Limone für vollen Verkehr. Die neue Strecke misst 9 km, auf welcher geringen Länge bedeutende Kunstbauten zusammengedrängt sind. Zunächst sind 9 Tunnels von verschiedener Länge vorhanden, unter denen ein Kehrtunnel von 1502 m in Krümmungen mit wechselndem Halbmesser, fast völliger Umkehr und einem Gefälle von 2 % besondere Beachtung verdient. Von den Wegeführungen (Viadukten), ebenfalls 9 an Zahl, ist die wichtigste die Rivoira benannte, welche den Zugang zu ebengenanntem Kehrtunnel bildet; sie enthält 14 Bogen zu 15 m und einen von 23 m Spannung. Der Boden des Bahnhofes Limone liegt 1 004 m über Meereshöhe.

Die Mailänder Ringbahn (Linea di circonvallazione di Milano von Rogoreda [Station der Linie Mailand-Pavia] nach Milano Porta Romana 4 km doppelgeleisig und von da bis Milano Porta Sempione eingeleisig, im ganzen 11 km) wurde ebenfalls am 1. Juni, aber nur für Güterdienst dem Betrieb übergeben. Dieselbe setzt den Hauptbahnhof, die Linien von Chiasso, Turin und Alessandria mit Bahnhof Rogoredo in Verbindung und hat zum Hauptzweck die Beseitigung der lästigen und die Reisenden gefährdenden Kreuzungen der übergehenden Güterzüge. Der Ring ist nunmehr bis auf die noch zu bewirkende Hineinziehung der Venetischen Linie des Adrianetzes geschlossen, für deren Ausführung der Plan noch nicht endgültig aufgestellt ist. Der eröffnete Theil ab Bahnhof Simplonthor bis Bahnhof Tessiner Thor ist 11 km lang, wovon 3,50 km auf die Gesammtlänge der 320 Brücken und Wasserdurchlässe sowie der 50 Wegeüberführungen entfallen; sämmtliche Kunstbauten sind fest und sicher angelegt, durchweg auf das zweite Geleise berechnet und in einfacher Ausstattung gehalten. Dazu treten noch an Zuführungs- und Abzweigungslinien insgesammt 2,3 km, welche einen Kostenaufwand von etwa 600 000 L. erforderten, während die vorgenannte Neubaustrecke einschliesslich der Enteignungen rund 5 400 000 L. kosten soll.

Um dem Bedürfniss für die zwischen Magenta- und Simplonthor belegenen Geschäfte zu genügen, soll der Bahnhof am letztgenannten Thor einen ausgedehnten Ladeplatz für Frachtgut erhalten.

Avezzano-Roccasecca. Am 1. Juni sollte die Strecke Arce-Sora (30 km) zur Eröffnung gelangen, dann am 10. Juni. Infolge Erdrutschungen wird die Strecke nun erst Ende Juni eröffnet werden.

Betriebsverhältnisse.

Postpacket-Beförderung auf den Italienischen Bahnen. Die Verwaltung der Mittelmeerbahnen hat für sich und im Namen der beiden anderen grossen Netze dem Ministerium die Erklärung abgegeben, dass sie die Beförderung von Postpäckereien nach Maassgabe der allgemeinen Vorschriften und der von der Postverwaltung gegenwärtig erlassenen Bestimmungen zu übernehmen gewillt ist; die Einzelheiten der Regelung dieses Dienstes werden mit der Regierung vereinbart.

Trajekt über die Meerenge von Messina. Namens der grösseren Geschäftsleute in Messina beantragt die dortige Handelskammer, dass die auf dem Festlande bisher nur bis Reggio Cal. laufenden für Sizilien bestimmten Wagen mit ihrer Ladung auf geeigneten Prähmen oder sonstigen Fahrzeugen nach Messina übergeführt werden und dass ein gleicher Trajekt auch in der umgekehrten Richtung stattfinde.

Südbahngesellschaft. In der am 15. Mai zu Florenz abgehaltenen ordentlichen Hauptversammlung, in welcher auch der Jahresbericht für 1890 erstattet wurde, gab der Verwaltungsrath eine Uebersicht über die Lage der Gesellschaft; ausser der 5 prozentigen Verzinsung der Aktien (zu je 500 L.) erhielt jede derselben noch 11 L. Dividende. — Am 31. Dezember 1890 belief sich das gesammte Anlagekapital auf 795 337 208 L.; hiervon ab die wirklich verausgabten Kosten für Bauten, festes und rollendes Material mit 768 874 809 Lire, verblieben an gedachtem Tage an Baar und Werthpapieren in Händen der Gesellschaft 26 462 399 L. Aus dem Betriebe des Adrianetzes ergaben sich als Gesellschaftsantheil für das Hauptnetz 62 228 219 L., für das Ergänzungsnetz (als Hälfte der Roheinnahme) 3 375 954 L., als kilometrischer Staatszuschuss von je 3 000 L., zusammen 4 061 367 L., als Verkehrs-Nebeneinnahmen 5 205 169 L., insgesammt als Roheinnahme der Gesellschaft 74 872 710 L. Hiervon ab die Betriebsausgabe und die Verwaltungskosten mit zusammen 71 382 516 L. bleiben als Betriebsüberschuss 3 490 194 L. — Das Kapital des alleinigen Gesellschaftseigenthums aus der früheren Betriebsführung war zu Anfang des Berichtsjahres 15 656 175 L. hoch, stieg bis 31/12. 90 noch um 90 459 L. und erbrachte 867 238 L.; nach 6 % Rücklage zum Reservefonds und 5 % Tantième wurden von diesem Ertrage 630 000 L. auf die Aktien vertheilt und 125 209 L. auf neue Rechnung vorgetragen.

Demnach stellt sich der Abschluss für die Betriebsführung in 1890 einschliesslich obigen Betriebsüberschusses (3 490 194 L.) auf 42 326 640 L. in Gutschrift, die Verzinsung, Tilgung, Abgaben und Nebenkosten einschl. Kursverlust auf 37 817 428 L., nach Abzug der 6 % Rücklage und 5 % Tantième auf 4 013 199 L. und durch Zurechnung des Uebertrages aus dem Vorjahr auf 4 021 330 L. Hiervon wurden (= 9,50 L. auf jede der 420 000 begebenen Aktien) 3 990 000 L. vertheilt und 31 330 L. auf das Betriebsjahr 1891 vorgetragen.

Für dieses neue Jahr beträgt der Voranschlag rund: 83 454 000 L. Einnahme, 65 300 000 L. Ausgabe und 18 154 000 L. Ueberschuss.

Fahrpark. Mittelmeernetz. Für den Bedarf der Ergänzungslinien sind auf 1891—1894 an Zugmaschinen 36 Stück, an Personenwagen I.—III. Klasse 137 und an Güterwagen 415 Stück zu beschaffen; unter letzteren sind 100 geschlossene (mit doppelter Bremsvorrichtung), 70 niederbordige und 20 Stück von besonderen Gattungen.

Sizilisches Netz. Diese Verwaltung hat für den 5 jährigen Zeitraum ab 1/7. 91 bis dahin 1896 fünf Beschaffungsabschnitte zu je 1 325 000 L. angesetzt; hierfür sollen insgesammt 34 Zugmaschinen, 132 Personen-, 23 Gepäck- und Post-, 140 geschlossene, 16 hoch- und 50 niederbordige Güterwagen eingestellt werden.

Fossano-Mondovi. Das Eigenthum an dieser Bahn, welches von genannten beiden Städten an eine Gesellschaft überlassen worden war, ist erst von letzterer an den Unternehmer Cavallo in Mondovi übergegangen.

Carrara-Marmorbahn. Vom 1. Juni ab bis Ende August soll auf dieser Privatindustriebahn vorläufig probeweise eine Personenbeförderung zwischen Avenza und Marina d. A. unter Beobachtung der allgemeinen Betriebsbestimmungen stattfinden.

Adrianetz, zweites Geleise. Auf der Linie Rom-Florenz findet auf der 81 km langen Strecke Orte-Chiusi seit 1. Juni der Betrieb auf beiden Geleisen statt; diese lange angestrebte wesentliche Verbesserung im Lauf der Züge, durch welche Verzögerungen durch Verspätungen der Züge zur Kreuzungszeit vermieden werden, macht sich gerade auf den Hauptstrecken und für durchlaufende Züge sehr bemerkbar.

Cerignola. Verwaltung und Betrieb der abzweigenden Verbindung zwischen Ortschaft Cerignola und dem gleichnamigen Bahnhof übernimmt vertragsmässig die Südbahngesellschaft (Oberleitung des Adrianetzes).

Rom-Albano-Nettuno. Nach dem zwischen der Konzessionsinhaberin, Verwaltung der Römischen Sekundärbahnen und dem Mittelmeernetz abgeschlossenen Betriebsüberlassungsvertrage läuft derselbe bis Ende Juni 1908 gegen ein Entgelt von 35 % der gesammten Roheinnahme abzüglich der Staatsabgaben; für das bewegliche Material zahlt die Eigenthümerin nach Maassgabe der Ausdehnung des Betriebes kilometerweise, und zwar bei einer Roheinnahme bis zu 15 000 L. für 1 km je 12 000 L., bei 15—20 000 L. um 3 000 L. mehr, über 20 000 L. weitere 3 000 L. mehr.

Nordmailändische Eisenbahnen. Das Betriebsjahr 1890 war durchweg besser als das vorige: Die Betriebseinnahme erreichte 2 588 173 L., die Gesammteinnahme 2 662 598 Lire, die Betriebsausgabe 1 596 004 L., der Reinertrag zu Gunsten des 13 000 000 L. betragenden Gesellschaftskapitales 327 271 L.

Rogoredo-Pavia. Die neue Haltestelle Chiaravallo (bei Mailand Wärterhaus 2 ab Rogoredo), welche in kurzem zur Eröffnung gelangt, wird vorläufig nur dem Personenverkehr dienen.

Bauten und Entwürfe.

Cuneo-Ventimiglia. In Betreff des weiteren Zuges des Bahnkörpers über den Tendapass hinaus war vorgeschlagen worden, „die Anwendung des Abt'schen Systems auszuschliessen, die Bahn durch das Rojathal zu führen, und falls sich Schwierigkeiten daraus ergeben sollten, dass in diesem etwa 12 km Französischen Gebietes durchschnitten werden müssten, das Nerviathal zu benutzen.“ Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat seinen Beschluss bis zu weiteren Erörterungen ausgesetzt, hauptsächlich deshalb, weil die Vertretungen der betheiligten Provinzen sich für das Abt'sche System nicht erwärmen können; sie behaupten, dies wäre geeignet, der internationalen Bedeutung der Linie Cuneo-Ventimiglia Eintrag zu thun.

Eboli-Regio. Die Bauzeit für das Stück Sa. Eufemia-Ricadi soll durchweg auf 4 Jahre bemessen werden, wie für die letzten 4 Bauloose festgesetzt worden.

Varese-Porto Ceresio. Zu den beiden schon vorliegenden Anträgen auf Konzessionsverleihung (seitens der Mittelmeerverwaltung und der der Nordmailändischen Bahnen) gesellt sich gegenwärtig als dritter noch die Bewerbung der Provinzialregierung Como, welche ein Vorzugsrecht beansprucht.

Intra-Pallanza-Gravellona. Für diese 13 km lange normalspurige Lokalbahn, deren Kosten auf 2 335 090 L. (= 178 000 L. auf 1 km) veranschlagt werden, sucht die Gemeinde Intra die Konzessionsertheilung nach.

Grosser Tunnel von Ronco. Ueber diesen in der Hilfslinie dei Giovi belegenen Kunstbau und dessen angeblich neueren Beschädigungen haben verschiedene Blätter entstellte oder mindestens übertriebene Nachrichten in die Welt gesetzt, während die gegenwärtigen Arbeiten sich lediglich auf unbedeutende Wiederherstellungen in der Ausmauerung beziehen.

Tram-, Seil- und elektrische Bahnen.

Elektrische Bahn Rom-Ponte Molle. Bereits am 28. April d. J. hatte die Wiedereröffnung der unter der neuen Oberleitung wesentlich veränderten Bahn stattgefunden. Zur Zeit werden Versuche mit einer elektrischen Luftbahn angestellt, welche letztere, wenn den zu stellenden Anforderungen entsprechend und sich bewährend, eine bedeutende Zukunft bevorstehen dürfte, besonders zu leichter Verbindung in grösseren Städten und in schwierigem Gelände; einen Hauptgrund würde hierbei die billige Anlage (verschwindende Grunderwerbskosten, Fortfall der Erdarbeiten, Brücken, Kreuzungen usw.) abgeben.

Dampftram Voghera-Rivanazzano. Am 3. Mai d. J. wurde diese Linie, welche in Voghera Anschluss an das Mittelmeer-Bahnnetz hat, für den Personenverkehr eröffnet. In Rivanazzano führt die Trambahn nach den mineralischen Heilbädern und zugleich nach denen im dicht benachbarten Salice. Den Güterdienst von Rivanazzano ab über Voghera hinaus besorgt die Verwaltung der Ticinobahnen in gleicher Weise wie den eigenen.

Dampftram Gioja Tauro-Cittanova. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den eingereichten Entwurf genehmigt und dessen Konzessionsertheilung an Herrn Adone Aletti gutgeheissen.

Dampftrams der Provinz Parma. Dieselbe Behörde hat folgende 5 normalspurigen Linien genehmigt: Parma-Soragna-Busseto, Parma-Langhirano, Parma-S. Secondo-Zibello-Busseto, Parma-Traversotolo und Soragno-Borgo S. Donnino.

Trambahnen im Chianti. Am 20. Mai d. J. wurden zwei weitere Baustrecken von zusammen 10½ km Länge, ab Ferrano bis S. Casciano, eröffnet.

Seilbahn auf den Monte Pellegrino zu Palermo. Die Bauarbeiten an dieser insgesammt 3 km langen Bahn haben bereits begonnen; durch ihre sich über die Stadt erhebende freie Lage wird dem Reisenden eine herrliche Uebersicht geboten. Auf der Ebene dei Commareddi soll die erste Haltestelle liegen; von hier aus führt ein Stück der Bahn annähernd waagerecht und gewährt eine umfangreiche Aussicht. Die zweite Haltestelle am Kreuz, einer zweiten ebenen Stelle, lässt die beiden Meerbusen (von Palermo und von Sferracavallo) überblicken. Die Wagen werden sowohl mit Kettenbremsen als auch mit automatischer Hemmung ausgerüstet und jeder derselben wird mindestens 60 Personen fassen. Die Gesellschaft legt auf dem Berge am Endpunkte der Bahn ein grosses Kaffee und längs der Bahn einige kleinere an.

Canaveser Central- und Trambahnen. Der Jahresabschluss ergab 422 381 L. Gesammteinnahme, 239 165 L. Betriebsausgabe und 12 L. Dividende auf jede Aktie.

Piemonteser Dampftrams. Die in Brüssel festgestellte Jahresübersicht für 1890 ergibt: Betriebslänge 160 km, sonstige Geleise 13 km; Fahrpark 30 Zugmaschinen, 84 Personen- und Gepäckwagen, 220 Güterwagen, und einen Werth von 7 770 L. auf das Kilometer; Einnahme 748 541 L. (davon für Personen 473 932 L., Güter 245 432 L., Uebertrag aus 1889 15 928 L.); Ausgabe einschliesslich Verzinsung usw. der Obligationen 729 980 L., somit noch 18 560 L. an Ueberschuss für Rücklage zur Reserve und zum Uebertrag auf neue Rechnung. Eine geringe Zunahme zeigte die Einnahme für Reisende und für Verschiedenes sowie die Gesammtausgabe, eine mässige Verringerung die Einnahme für Güter und die Betriebsausgabe.

Seilbahn auf den Barroberg. Diese von der Haltestelle Sala al Barro der Linie Lecco-Como aus beabsichtigte Seilbahn (Länge 1,3 km) soll unter Anwendung von 6 % grösster Steigung einen Höhenunterschied von 473 m bewältigen. Der Barroberg erhebt sich auf 985 m über Meereshöhe; von seinem Gipfel aus hat man eine entzückende Rundsicht über die Seen von Lecco, Annone und Pusiano. Der Endpunkt der beabsichtigten Bahn ist bis auf 750 m Meereshöhe in Aussicht genommen.

Dampftram Gioja Tauro-Cittanova. Der Entwurf ist vom Oberen Rath der öffentlichen Arbeiten genehmigt; die Länge beträgt 20,7 km, der Kostenanschlag rund 1 000 000 L.

Trambahn Mestre-S. Giuliano. Die Gesellschaft für Bau und Betrieb dieser Trambahn ab August laufenden Jahres hat sich am 19. April förmlich gebildet mit einem Grundkapital von zunächst 150 000 L. in 600 Aktien zu je 250 L. Die Gesellschaft nimmt ihren Sitz in Venedig.

Telephonwesen in Italien.

Der Unterstaatssekretär für Post- und Telegraphenwesen hat einen neuen Gesetzentwurf über Telephone ausgearbeitet, nach welchen Einrichtung und Betrieb solcher auf 25 Jahre an Private übertragen werden kann, alsdann aber in das Eigenthum des Staates übergeht, welcher letztere sich ausserdem die Berechtigung zum Erwerbe bereits nach Verlauf von 15 Jahren vorbehält. St.

Personalnachrichten.

Preussen.

Die Geheimen Regierungsräthe im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Becher und Gerlach sind zu Geheimen Ober-Regierungsräthen ernannt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen soll der an der Bahnstrecke Strassburg-Deutsch-Avricourt zwischen den Stationen Zabern und Lützelburg gelegene Personen-Haltepunkt „Stambach“ am heutigen Tage für den Personen- und Hundeverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 20. Juni 1891. (1174)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. gelangen zu dem Mitteldeutschen Verbands-Gütertarife folgende Nachträge und zwar XIX zu Tarifheft Nr. 1, XVIII zu Tarifheft Nr. 2 und 4, XX zu Tarifheft Nr. 3 und XXI zu Tarifheft Nr. 7 zur Ausgabe. Dieselben enthalten, neben verschiedenen Aenderungen bestehender Entfernungen und Sätze, neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Adlershof, Annaburg (Prov. Sachsen), Morschheim-Ilbesheim, St. Kreutz i. L. und Neckarelz, Erweiterungen der Tarife für die Hessischen Ludwigsbahn - Stationen Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M., Mainz und Wiesbaden, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für Sprit und Spiritus, für Eisen und Stahl etc., für bestimmte Stückgüter, für Frachtstückgüter zur überseeischen Ausfuhr, für Kalirohsalze und für Düngemittel, Erde etc., sowie mit Gültigkeit vom heutigen Tage für Steinsalz.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 18. Juni 1891. (1175)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Aufhebung der Tarifsätze für Düsseldorf Rh. Die im Lokalverkehr der unterzeichneten Verwaltung und in den direkten Verkehren bestehenden Frachtsätze der Station Düsseldorf Rh. für die Abfertigung von Eilgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren treten mit Ende Juli d. J. ausser Kraft, nachdem jene Station für den übrigen Güterverkehr bereits seit dem 1. November v. J. geschlossen ist.

Köln, den 19. Juni 1891. (1176)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil III. Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Branitz-Hodkowicky (K. K. Oe. St. B.) in den Verbandsverkehr nach und von Berlin (Anhalt-Dresdener und Görlitzer Bhf.) mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Stückgut-Klasse II	Klasse A 1	Spezialtarif A 2
4,67	3,04	2,56

Mark für 100 kg.

Breslau, den 22. Juni 1891. (1177)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch - Deutsche Eisenbahnverbände. Verbands-Gütertarif, Theil I, vom 1. Oktober 1890. Am 1. Juli d. J. tritt zu dem vorbezeichneten Tarif der Nachtrag I in Kraft. In denselben sind, soweit wie angängig, die durch die Nachträge I und II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, eingeführten Aenderungen und Ergänzungen übernommen worden. Ferner enthält der Nachtrag eine Bestimmung, nach welcher gebrauchte leere Fässer, sowie gebrauchte Fässer, in welche gebrauchte Emballagen einer näher bezeichneten Art lose eingestellt sind, oder in welchen Packstroh oder Heu sich befindet, vom direkten Verkehr mit den auf Niederländischem Gebiet gelegenen Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn ausgeschlossen sind. Da diese Maassregel im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr Frachterhöhungen nach sich zieht, so erlangt sie in dem genannten Verkehr erst mit dem 15. August d. J. Gültigkeit.

Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen, bei denen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Elberfeld, den 19. Juni 1891. (1178)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 1. Juli d. J. wird die Station Altendorf a. d. Ruhr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in den direkten Güterverkehr mit Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahn einbezogen.

Wegen der Frachtsätze ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 20. Juni 1891. (1179)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Vom 1. Juli d. J. ab wird das an die Station Kierberg des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) angeschlossene Gruhl'sche Braunkohlen- und Briquetswerk in die sämmtlichen für den Verkehr mit den Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen bestehenden Ausnahmetarife für Steinkohlen usw. einbezogen. Wegen der Frachtsätze ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 19. Juni 1891. (1180)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz des im obenbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarifs 1 für Holz usw. in der Verkehrsbeziehung Stolp - Hamburg B. um 1 ₰ für 100 kg ermässigt.

Altona, den 21. Juni 1891. (1181)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc. Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Am 1. Juli d. J. tritt ein neuer Tarif nebst Nachtrag I für den Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), der Dortmund - Gronau - Enscheder, der Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn, sowie den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt sowie der anschliessenden Privateisenbahnen andererseits in Kraft, durch welchen der vom 1. April 1887 ab gültige Tarif nebst Nachträgen für denselben Verkehr ersetzt und aufgehoben wird.

In den neuen Tarif sind Entfernungen und Frachtsätze für diejenigen Berliner Bahnhöfe, Ringbahnstationen und Anschlussstellen, welche dem Direktionsbezirke Erfurt nicht angehören, nachrichtlich aufgenommen.

Der neue Tarif schliesst gegenüber den bisherigen Tarifsätzen zahlreiche Ermässigungen, theilweise auch Erhöhungen in sich.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. August d. J. in Gültigkeit.

Für die Berechnung der Transportpreise, des Frachtzuschlags und der Lieferfrist bei der Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren kommen die in dem neuen Gütertarife enthaltenen Kilometerentfernungen vom 1. Juli — soweit Erhöhungen eintreten, jedoch erst vom 15. August — d. J. ab ebenfalls zur Anwendung.

Der Tarif nebst Nachtrag ist bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen zum Preise von 2,70 ℳ zu haben.

Köln, den 17. Juni 1891. (1182)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Berlin - Württembergischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt mit der vorgedachten Bezeichnung ein neuer Tarif in Kraft, welcher, neben Bestimmungen und Frachtsätzen für den Güterverkehr der Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen untereinander, Bestimmungen und gegen seither ermässigte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den vorgenannten Bahnhöfen und Stationen einerseits und den sämmtlichen Güter-Abfertigungsstellen der Württembergischen Staatsbahnen, sowie der Station Bregenz andererseits enthält. Aufgehoben werden hierdurch die Frachtsätze des Mitteldeutschen Verbands-Gütertarifs und zwar der Hefte Nr. 6 vom 1. März 1885 und Nr. 7. vom 1. November 1886 nebst deren Nachträgen, soweit sie den Verkehr zwischen den dem neuen Tarife angehörenden Stationen betreffen, sowie der Berlin-Württembergische Gütertarif vom 1. April 1889 nebst Nachträgen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen, woselbst auch der neue Tarif zu dem darauf vorgedruckten Preise erhältlich ist.

Erfurt, den 19. Juni 1891. (1183)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Italienischer Verband. Am 1. Juli d. J. tritt zum Lebensmittel-Ausnahmetarif Italien - England - Belgien-Niederlande - Deutschland vom 1/4. 1888 ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe wird von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich abgegeben.

Strassburg, den 17. Juni 1891. (1184)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Eberswalde, Rinteln, Benrath, Ründeroth, Hörde, Ilsenburg, Baalberge, Deggendorf, Seifhennersdorf und Wilischthal in den Tarif vom 1. April d. J. einbezogen und die Frachtsätze der Station Cuxhagen sowie der Stationsgruppe M.-Gladbach etc. ergänzt.

Altona, den 19. Juni 1891. (1185)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Im Verkehr von Ludwigshafen a. Rh. wird der Artikel, „Bier in Fässern und Flaschen" in Wagenladungen zur Ausfuhr nach der Schweiz fortan nach den Bestimmungen und Frachtsätzen des Spezialtarifs I befördert.

Diese Maassnahme gilt nur für solche Sendungen, welche von direkten Frachtbriefen nach auf Schweizerischem Gebiete gelegenen Stationen begleitet sind und zur Einfuhr in die Schweiz verzollt werden.

Karlsruhe, den 19. Juni 1891. (1186)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (linksrhein.)-Breslau. Am 1. Juli 1891 tritt zum Staatsbahn-Gütertarif Köln (linksrhein.)-Breslau der Nachtrag VIII in Kraft, welcher neben Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, der Ausnahmetarife 1 (für bestimmte Stückgüter) und 4 (für Wegebaumaterialien) sowie Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für die in den Verkehr einbezogene Haltestelle Fremmersdorf des Direktionsbezirks Köln (linksrh.) und die Station Niedobschütz sowie die Haltestelle Grafenort des Direktionsbezirks Breslau enthält.

Die Entfernungen für Grafenort treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Haltestelle in Kraft.

Durch den vorbezeichneten Nachtrag gelangen die auf Seite 25/6 des Haupttarifs unter C enthaltenen Bestimmungen, betreffend den Durchgangsverkehr zwischen den westlichen Grenzübergangsstationen Aachen, Aachen - Bleyberg (Grenze), Aachen-Templerbend, Dalheim (Grenze) und Herbesthal einerseits und den östlichen Grenzübergangsstationen Dzieditz, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim, Sosnowice (W. W. E.) und Ziegenhals andererseits zur Aufhebung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betreffenden Stationskassen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 18. Juni 1891. (1187)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt für die Beförderung von Holz, Holzzellstoff etc. in Ladungen von 10 000 kg (Ausnahmetarif 1) zwischen Unterkochen und Stettin ein Frachtsatz von 2,41 ℳ für 100 kg in Kraft.

Erfurt, den 19. Juni 1891. (1188)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit sofortiger Gültigkeit finden die Sätze des Ausnahmetarifs 2 für bestimmte Stückgüter auch auf diejenigen, dem Ausnahmetarife angehörenden, bisher ausgeschlossenen Gegenstände Anwendung, welche wegen ihres aussergewöhnlichen Umfanges in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können.

Dresden, am 17. Juni 1891. (1189)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Juli d. J. treten die bezüglich der Frankirung und Nachnahmebelastung bei den Haltestellen Clasdorf und Rückersdorf bei Dobrilugk bestehenden Beschränkungen ausser Kraft.

Erfurt, den 19. Juni 1891. (1190)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 1. Juli d. J. treten in dem oben bezeichneten Verkehre für die Station Dolgelin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen auf Wunsch Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 17. Juni 1891. (1191)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Am 1. August d. J. tritt für den Lokal-Güterverkehr des diesseitigen Direktionsbezirks ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen

a) der Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona vom 15. September 1889 nebst Nachträgen;
b) der Lokal - Gütertarif der Westholsteinischen Eisenbahn vom 1. Mai 1882 nebst Nachträgen;
c) der Lokal-Gütertarif der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn vom 15. September 1887 nebst Nachträgen
d) der Nord-Ostsee-Verbands-Gütertarif vom 15. April 1888 nebst Nachträgen, soweit derselbe den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona einerseits und Stationen der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn bezw. Westholsteinischen Eisenbahn andererseits, bezw. zwischen Stationen der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn einerseits und der Westholsteinischen Bahn andererseits umfasst,

zur Aufhebung gelangt. Durch den neuen Tarif werden nicht unerhebliche Frachtermässigungen insofern herbeigeführt, als künftig die Einheitssätze und Abfertigungsgebühren der westlichen Preussischen Staatseisenbahnen auf den gesammten Verkehr der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und Westholsteinischen Bahn (innerhalb des diesseitigen Lokalverkehrs) ohne Einschränkung ausgedehnt werden.

Von den im Lokalverkehr der Schleswig - Holsteinischen Marschbahn und Westholsteinischen Eisenbahn, sowie im Wechselverkehr beider Bahnen untereinander bezw. in deren Wechselverkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona (im Nord-Ostsee-Verbande) bestehenden Ausnahmetarifen kommen in Wegfall:

1. der Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Oelsamen, Malz im Lokalverkehr der Schleswig - Holsteinischen Marschbahn;
2. der gleichartige Ausnahmetarif im Lokalverkehr der Westholsteinischen Bahn;
3. der Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs II im Lokalverkehr der Westholsteinischen Eisenbahn;
4. der Ausnahmetarif für gebrannte und rohe Steine des Spezialtarifs III, sowie der besondere Ausnahmetarif für diese Artikel (anwendbar bei Verfrachtung eines Mindestquantums von 300 t im Zeitraum eines halben Jahres) im Lokalverkehr der Westholsteinischen Bahn);
5. der Ausnahmetarif für Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand etc. im Lokalverkehr der Schleswig - Holsteinischen Marschbahn;
6. der gleichartige Ausnahmetarif im Lokalverkehr der Westholsteinischen Bahn;
7. der Ausnahmetarif für Cement, sowie Steine, Platten, Fliesen, Krippen, Tröge etc. von Cement und für gebrannten Kalk im Verkehre zwischen Itzehoe (Marschbahn) und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Altona.

Mit Aufhebung der vorbezeichneten Ausnahmetarife sind theilweise geringfügige Frachterhöhungen verbunden, überwiegend werden jedoch die fraglichen Ausnahmetarife durch Anwendung der Staatsbahntaxen unterboten. Die für die Beförderung von Arzneisendungen im Bereiche der Schleswig - Holsteinischen Marschbahn bestehenden Vergünstigungen treten mit Einführung des neuen Lokal - Gütertarifs ausser Kraft.

Der Zeitpunkt, von welchem ab Druckexemplare des neuen Tarifs durch die Güterabfertigungsstellen bezogen werden können, wird in diesem Blatt besonders bekannt gemacht werden. Bis zu diesem Zeitpunkt wird auf schriftliches Verlangen Auskunft über Frachtsätze etc. durch unser Tarifbüreau hierselbst ertheilt werden.

Altona, den 18. Juni 1891. (1192)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden im **Hannover - Bayerischen Verbande** Ausnahmesätze für rohe Kalisalze zum Düngen, wie Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit und Sylvinit in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Thiede, Station der Braunschweigischen Landesbahn, nach sämmtlichen Verbandsstationen der Bayerischen Staatsbahnen eingeführt.

Das Nähere ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 20. Juni 1891. (1193)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit treten direkte Frachtsätze für die Station Forchheim der Bayerischen Staatsbahnen im obenbezeichneten Verkehre in Kraft.

Die betheiligten Güterabfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 21. Juni 1891. (1194)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Frankfurt a/M. - Hessischer Wechselverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab kommen für den Verkehr zwischen Frankfurt-Sachsenhausen Staatsbahnhof einerseits und Hanau-Westbhf. der Hessischen Ludwigsbahn andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betreffenden Abfertigungsstellen nähere Auskunft ertheilen.

Frankfurt a/M., den 19. Juni 1891. (1195)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird die dortseitige, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle „Orlau" voraussichtlich am 1. Juli d. J. auch für den Eilgüter-Verkehr eröffnet werden.

Berlin, den 20. Juni 1891. (1196)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Hinausgabe von Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest in Hinsicht auf die durch die Einbeziehung der Stadt Triest in das Zollgebiet eintretenden geänderten Verhältnisse. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1891 gelangen zur Hinausgabe: „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest in Hinsicht auf die durch die Einbeziehung der Stadt Triest in das Zollgebiet eintretenden geänderten Verhältnisse."

Dieselben enthalten:

I. Lage und Bezeichnung der Güter-Abfertigungsstellen,
II. Befugnisse der Güter-Abfertigungsstellen,
III. Bestimmungen über die Behandlung der Sendungen im Zollgebiete,
IV. Bestimmungen über die Behandlung der Sendungen im Freigebiete (Zollausschluss),
V. Bestimmungen über die Behandlung von Sammelladungen, sowie von Sendungen aus Gütern verschiedenen zollämtlichen Charakters,
VI. Ueberstellung von Wagenladungs-Gütern vom Zollgebiete in das Freigebiet und umgekehrt,
VII. Transitorische Bestimmungen über die Anwendung der bestehenden Tarife,
VIII. Bestimmungen über die Anwendung der speziell für den Export nach dem Auslande gewährten Tarife,
IX. Bestimmungen über die Kartirung, Verrechnung und Rapportirung der Sendungen;

weiter im Anhang einen Auszug aus dem „Zollregulativ für das Triester Freigebiet" und eine Situationsskizze über die Bahn- und Hafenanlagen in Triest.

Exemplare dieser „Erläuterungen und Bestimmungen" können um den Preis von 15 kr. pro Exemplar bei der kommerziellen Direktion der K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft in Wien bezogen werden.

Wien, am 17. Juni 1891. (1197)
Die Generaldirektion der K. K. pr. Südbahn-Gesellschaft, auch namens der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Einführung des Nachtrages II zum Lokaltarife vom 1. Juli 1890. Mit 1. Juli 1891 tritt der Nachtrag II zum Lokaltarife vom 1. Juli 1890 in Kraft.

Der Nachtrag enthält Ergänzungen und Aenderungen der Bestimmungen und der Waarenklassifikation, Ergänzungen der Kilometerentfernungen nach und von den Landesgrenzen, ferner einen neuen Ausnahmetarif (Nr. 5) für Eilgüter, gewöhnliche und ermässigte (gültig bis auf weiteres) und einen neuen Ausnahmetarif (Nr. 6) für Frachtgüter aller Art in Wagenladungen (ebenfalls gültig bis auf weiteres).

Insoweit Erhöhungen eintreten, gelangen die Bestimmungen dieses Nachtrages erst vom 15. August 1891 ab zur Anwendung.

Exemplare des Nachtrages sind bei der kommerziellen Direktion in Wien, bei der Betriebsdirektion in Budapest und in den Stationen der gesellschaftlichen Linien zum Preise von 10 kr. Oe. W. pro Stück zu erhalten.

Wien, am 17. Juni 1891. (1198)

Einführung ermässigter Frachtsätze für Bodenbach transit, Tetschen transit und Eger transit. 1. Nachstehende Frachtsätze treten mit 1. Juli d. J. bis auf Widerruf, längstens bis Ende d. J. in Kraft.

2. Dieselben finden nur für solche Sendungen Anwendung, welche mit direkten Frachtbriefen von oder nach einer ausländischen Station zur Aufgabe gebracht werden. Sendungen von oder nach Sächsischen Stationen der Strecke

Bodenbach/Tetschen - Niedersedlitz sind von dieser Begünstigung ausgeschlossen.

3. Die Abfertigung erfolgt auf Grund des Theiles I für die Güterverkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Niederlande einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits.

4. Routenvorschreibungen sind ausgeschlossen.

5. Die Frachtsätze finden im Kartirungswege Anwendung und betragen:

Zwischen Wien und Stadlau St. E. G. und Bodenbach trans., zwischen Wien, Jedlesee, Korneuburg und Stockerau Oe. N. W. B. und Tetschen trans., zwischen Wien K. F. J. B., Klosterneuburg -W. und Nussdorf K. K. St. B. und Tetschen Oe. N. W. B. trans., sowie Bodenbach St. E. G. trans., zwischen Wien und Floridsdorf-D. nach Tetschen trans. und Bodenbach trans., sowie zwischen Wien K. F. J. B., Klosterneuburg-W. und Nussdorf K. K. St. B. und Eger trans.; sowie vice versa:

	für 100 kg
gewöhnliches Eilgut . . .	828 ₰
Stückgut-Klasse I	359 „
„ „ II	318 „
Wagenladungs Klasse A 1 .	203 „
„ „ B . .	156 „
„ „ C 1 .	273 „
„ „ C 2	240 „
Spezialtarif A 2 . .	203 „
„ I	156 „
„ II	142 „
„ III	102 „
Stückgüter in Wagenladungen von:	
5 000 kg } für den Fracht- {	273 „
10 000 „ } brief und Wagen {	240 „

Wien, am 19. Juni 1891. (1199)

Oesterreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Graz - Köflacher Eisenbahn. Erleichterungen im Personenverkehre. Vom 1. Juli d. J. an wird der Fahrpreis Graz-Premstätten oder umgekehrt auf 42 kr. in I. Kl., 31 kr. in II. Kl. und 21 kr. in III. Kl. herabgesetzt.

Die Zonenkarten auf den Linien der K. K. priv. Graz-Köflacher Bahn, sowie die Billets Graz-Premstetten oder umgekehrt zu vorbezeichneten ermässigten Preisen haben, sofern sie zu Rückfahrten verwendet werden unter Aufrechthaltung der sonstigen Tarifbestimmungen, eine Gültigkeitsdauer von vier Tagen.

Vom 5. Juli d. J. an werden während der Dauer der Sommerfahrordnung an Sonn- und Feiertagen jedoch nur in Graz Fahrkarten von Graz nach Deutsch-Landsberg oder umgekehrt zum Preise von 75 kr. in II. Kl. und 50 kr. in III. Kl. ausgegeben.

Die zur Rückfahrt D.-Landsberg-Graz gelösten derartigen Billets haben im allgemeinen nur Gültigkeit am Tage der Lösung. — Wenn jedoch zwei oder drei Feiertage (Sonn- und Feiertage) unmittelbar nach einander folgen, haben die in Rede stehenden Billets Gültigkeit zur Rückfahrt bis Mitternacht des zweiten bezw. dritten Feiertages (Sonntages. — Im übrigen finden auch auf diese Billets die Bestimmungen des Personentarifes der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn vom 1. Mai 1891 Anwendung.

Wien, am 12. Juni 1891. (1200)

Die Generaldirektion
K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
als betriebführende Unternehmung.

4. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Die Herstellung eines feststehenden Drehkrahnes von 5 000 kg Tragfähigkeit für Bahnhof Dessau soll in öffentlicher Verdingung in dem hierzu auf den 10. Juli d. J., Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau anberaumten Termin vergeben werden. Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde. Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsicht aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsformular gegen postfreie Einsendung von 90 ₰ von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung eines feststehenden Drehkrahnes für Bahnhof Dessau" bis zu dem oben bemerkten Termin portofrei an die unterzeichnete Dienststelle einzureichen.

Erfurt, den 19. Juni 1891. (1201)

Maschinentechnisches Büreau.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung der Wasserdruckanlage sowie der Gepäck- etc. Aufzüge für Bahnhof Erfurt, bestehend aus 2 Gaskraftmaschinen, 2 Hochdruckpumpen, 2 Kraftsammlern, 6 Wasserdruckaufzügen, Rohrleitungen etc., am 25. Juli d. J., Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde. Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Wasserdruckanlage nebst Aufzügen für Bahnhof Erfurt" bis zu oben angegebenem Termin postfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Erfurt, den 20. Juni 1891. (1202)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Verkauf ausrangirter Achsen mit Rädern. Die in der Centralwerkstätte in Utrecht (Maschinenmeister Jansen) sich befindenden Achsen mit Rädern sollen durch Submission vergeben werden. Die Submissionszettel sind dem Centralen Dienst, 1. Abtheilung, der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen zu Utrecht bis zum 2. Juli 1891 vor 12 Uhr Mittags einzusenden.

Der Ingenieur des Maschinen- und Wagendienstes zu Utrecht wird über diese Materialien Auskunft geben, und können die Verkaufsbedingungen auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Utrecht, den 19. Juni 1891. (1203)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 49. 1891.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.) einzusenden. Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Landgrafen-Strasse 16.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einunddreissigster Jahrgang.

Berlin, den 27. Juni 1891.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 20. Juni 1891.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt Nr. 12 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Zur Tarifreform.

Die mannigfachen Verschiebungen in der Anordnung der Elemente der zu verschiedenen Zeiten veröffentlichten Darstellungen der Pfennig-Frachtberechnung sind Veranlassungen zu Rückfragen dahingehend geworden: ob es sich um grundsätzliche Abweichungen von dem ursprünglichen Plane handele.

Dies ist keineswegs der Fall: der Zweck, aus den drei gegebenen Grössen Gewicht und Werth der Waare sowie der Länge des Beförderungsweges unmittelbar, ohne jedes weitere Hilfsmittel durch einfachste Kopfrechnung genauer, als das heutige umfangreiche Druckmaterial es gestattet, die Frachten zu berechnen, ist selbstredend unveränderlich; ebenso die drei durch das Gesetz festgestellten Einheits-Maassstäbe: Kilogramm, Kilometer, Pfennig, aber das Verfahren, diese Aufgabe zu lösen, ist infolge der ausserordentlichen Biegsamkeit des Materials überaus gestaltungsfähig.

Zunächst ist es die Personenbeförderung, der Reiseverkehr, welcher die grossen Kreise bezüglich einer Neuordnung in Athem hält.

Die angestrebte Fahrkartenänderung ist ihrer Natur nach so einfach, dass wenige Worte genügen; man ist aber an Umständliches und Weitläufiges so gewöhnt, dass man das Einfache für ungenügend hält, ohne sich der Mühe einer Prüfung zu unterziehen.

„Einzel-Reisekarten mit kilometrischen Grundpreisen; für Schnellzüge entweder Ausschluss der niederen Klassen oder Zuschläge für diese oder beides, um den Zweck zu erreichen: die Schnellzüge vor Ueberlastung zu schützen und die Schnellzugreisenden nicht auf Kosten der anderen zu fahren.“

Die Höhe der Einheitssätze allgemein zu besprechen, erscheint verfehlt, so lange die oben aufgeführten Vorfragen und die Grenzen der Möglichkeit finanzieller Nachgiebigkeit nicht beantwortet und festgestellt sind.

Die von einer anderen Seite aus Gewichtsvergleichen zwischen Menschen und Waaren versuchte Lösung kann nicht ernst genommen werden, da hier Stückgutfracht, Sperrigkeitszuschlag und ein reichliches Durchschnittsgewicht der Personen anzunehmen sein würde.

Zutreffender wäre ein Vergleich unter Zugrundelegung des beanspruchten Raumes: den eines voll ausgenutzten bedeckt gebauten Normalwagens von etwa 40 Raummetern Inhalt, den kilometrischen Einheitssatz für Personenzüge (Eilgut) von 120 ₰, für Schnellzüge (Schnellgut) von 180 ₰ angenommen,

für Wagenklasse	Zahl der Sitzplätze	Raummeter für jeden Reisenden	Kilometer-Personenzugpreis Pfennig			Kilometer-Schnellzugpreis Pfennig		
			für Beförderung	für Ausstattung der Bahnhöfe und der Wagen	zusammen	für Beförderung	für Ausstattung der Bahnhöfe und der Wagen	zusammen
III	50	0,80	2,50	0,10	2,60	3,75	0,25	4,—
II	32	1,25	3,75	0,25	4,—	5,65	0,35	6,—
I	24	2,—	5,—	0,50	5,50	7,50	0,50	8,—

Es ist selbstverständlich, dass für Reisegepäck Freigewicht nicht zu gewähren ist; diejenigen Reisenden, welche kein Gepäck oder nur Handgepäck führen, sollen für das, was sie nicht haben, auch nicht zahlen.

Gegen die missbräuchliche Mitnahme von Reisegepäck in die Personenwagen fehlt uns noch heute eine bestimmte Vorschrift des für eine Person zugestandenen Raumes für Unterbringung des Freigepäcks. Ueber jedem Sitzplatz befindet sich ein Tragnetz im Raum von etwa 45 × 35 × 20 cm, d. i. das festzuhaltende Normal-Raummaass, welches thatsächlich für kleinere Koffer, Reisesäcke, Deckenballen usw. zureicht. Wer grössere oder mehrere Stücke mit sich führt, wird nicht in den Wartesaal oder Wagen eingelassen. Ordnung ist hier zum Nutzen aller dringend erforderlich.

Die Antwort auf die Frage: welches nach dem heutigen Standpunkte der Entwickelung die einfachste, volksthümlichste und dabei ausreichend genaue Form der Pfennig-Frachtberechnung sei, welche alle vorkommenden Fälle einschliesst, will ich in Kürze zu geben versuchen.

Die Güter (Waaren) werden nach ihrem Werthe geschieden in

1. normalwerthige, welche einen Kilogrammwerth von 80 bis 100 ₰,
2. mehrwerthige, welche einen Kilogrammwerth von mehr als 100 ₰,
3. minderwerthige, welche einen Kilogrammwerth von weniger als 80 ₰

haben.

Die kilometrischen Einheitssätze sind bei Aufgabe bis

2000 kg je 100 kg 1 ₰
für Mehrgewichte „ 200 „ 1 „

Die Abrundung der Gewichte für die Berechnung ist

bis 200 kg auf volle 10 kg
200 „ 2000 „ „ „ 100 „
über 2000 „ „ „ 200 (gerade Hunderte) kg aufwärts,

so dass bis 200 kg Zehntel, darüber stets ganze Pfennige als kilometrische Einheitssätze erscheinen.

Beispiele: für 65 kg rund 70 kg = 0,7 ₰
„ 185 „ „ 190 „ = 1,9 „
„ 1260 „ „ 1300 „ = 13,0 „
„ 7765 „ „ 7800 „
davon für 2000 „ = 20 } = 49,0 „
für den Rest ½ 5800 „ = 29 }
„ 9880 kg rund 10000 „
davon für 2000 „ = 20 } = 60,0 „
für den Rest ½ 8000 „ = 40 }

Die Frachtbeträge ergeben sich

1. für normalwerthige Güter aus den so gefundenen kilometrischen Einheitssätzen mal der Zahl der Beförderungskilometer,
2. für mehrwerthige Güter ebenso; doch tritt der Versicherungszuschlag hinzu und dieser beträgt für jede auch nur angefangene 50 (oder auch 100 usw.) ₰ über den Normalwerth (100 ₰ das Kilogramm) ½ % der Fracht.

Z. B. bei einer Fracht von 600 ℳ:
Kilogrammwerth 1,50 ℳ = ½ % = 3 ℳ (oder 1,50)
„ 2,— „ = 1 „ = 6 „ („ 3,—)
„ 5,— „ = 8 „ = 48 „ („ 24,—),

3. für minderwerthige Güter wird der kilometrische Einheitssatz für Normalgüter vermindert, und zwar bei Aufgabe
   a) bis 2000 kg mal 0,8,
   b) für Wagenladungen:

bei einem Kilogrammwerth	Beispiel für 10000 kg kilometrischer Einheitssatz für Normalgut 60 ₰
von weniger als 1 ₰ × 0,4	0,4 × 60 = 24 ₰
bis 5 „ × 0,5	0,5 × 60 = 30 „
„ 10 „ × 0,6	0,6 × 60 = 36 „
„ 20 „ × 0,7	0,7 × 60 = 42 „
„ 40 „ × 0,8	0,8 × 60 = 48 „
„ 80 „ × 0,9	0,9 × 60 = 54 „
darüber (Normal) × 1,00	1 × 60 = 60 „

Damit ist die Wirkung der heutigen 2. Stückgutklasse, der Spezial- und Ausnahmetarife vollkommener, erschöpfender wiedergegeben, als dies bei einer Klassentheilung nach Namen möglich ist. Dass einzelne besonders genannte Güter besonders zu behandeln sein werden, ist weder zu vermeiden, noch wird beabsichtigt dies zu vermeiden; es könnte und dürfte sich aber nur um einige allgemein bekannte und gekannte Rohstoffe handeln.

Die wenigen Grundzahlen sind, ohne eine Besprechung über die Höhe derselben ausschliessen zu sollen, so gewählt, dass dieselben im Kopfe vorzüglich Platz finden, jedes Tarifheft entbehrlich wird.

In der Annahme, dass diese Darstellung überzeugend klar für jeden Leser gewesen, glaube ich durch dieselbe eigentlich auch die letzte Frage: ob ich Gegner des Zonensystemes bin, beantwortet zu haben.

Ich bin, ganz allgemein gesprochen, durchaus kein Gegner desselben; ich bin es nur für Deutsche Eisenbahnverhältnisse.

Für Deutsche Postverhältnisse bin ich es nicht, weil die Eisenbahn im grossen und ganzen die Beförderungskosten trägt, es also von diesem Gesichtspunkte aus nicht verständlich und auch überflüssig erscheint, dem Publikum Kraft und Weg in Rechnung zu stellen.

Ich finde auch nichts dagegen zu erinnern, dass man ausserhalb des Reiches Zonentarife für Eisenbahnzwecke verwendet, wie käme ich auch dazu, mich hierüber kritisch zu äussern?

Daraus aber, dass man in einem Lande A. glaubt, sich am besten durch Zonentarife helfen zu können, oder daraus, dass jemand schon vor Menschenaltern einen ähnlichen Gedanken als zutreffend für die in B. bestandenen Verhältnisse zur Anwendung ausgesprochen hat, kann doch nicht geschlossen werden, dass in einem anderen Lande, beispielsweise in B., unter vollständig anderen bezw. geänderten Verhältnissen das Heil in der Ein- und Durchführung dieser für jene oder für damals vielleicht überaus passenden, für uns heute als ebenso unzutreffend zu bezeichnenden Einrichtung läge.

Angenommen also, dass für Deutschland vor 30 Jahren der Zonentarif nützlich gewesen wäre, so ist der Augenblick der Einführung entschieden unwiederbringlich verpasst worden wir haben heute Einheitsmaassstäbe, die sich vorzüglich decken und zwar so vorzüglich, dass, wie vorher gezeigt, für 10100 kg die Zahl der Wegkilometer bereits die fertig abzulesende Fracht ist; für Mehrfache von 10100 kg an das gleiche Mehrfache. Weshalb aber, nachdem dies ausgesprochen und greifbar nachgewiesen, dieselben Reden über Zonentarife wie vor 30 Jahren immer wieder vortragen oder anhören? Was man durch Einführung vor 30 Jahren vielleicht hätte erreichen können, würde wahrscheinlich einige Jahre früher vor der Erkenntniss gestanden haben, dass der Zonentarif in

einem Lande mit hochentwickeltem Verkehrswesen den Zusammenbruch des Volkswohlstandes infolge des Durcheinanderwerfens seiner natürlichen Grundbedingungen und der Aufhebung des Rechtsbegriffes von Leistung und Gegenleistung ebenso sicher beschleunigen hilft, wie derselbe in einem minder entwickelten Verkehrswesen anregend wirken wird.

Unser Deutscher Verkehr hat sich unter dem Zeichen der grossartigsten, sieghaften politischen Neugestaltung entwickelt, und ich kann nur wiederholen, dass es unserem Eisenbahnwesen an Anregung und Aufregung, auch ohne dass weitere Gährstoffe hineingetragen werden, nicht fehlt; was wir brauchen, ist eine Verkehrsordnung auf gesetzlichen, unanfechtbaren Grundlagen, die selbst Gesetz ist, an der nicht getüftelt und gedeutet werden kann, an welche Handel und Wandel sich anlehnen, auf die sie rechnen können, mit der aber auch gerechnet werden muss, soweit die Bedingungen der Lebensfähigkeit des einzelnen oder einer Gesammtheit mit den Eisenbahnleistungen zusammenhängen. Von all diesen, für den Sehenden offen daliegenden Erwägungen bestehen, so scheint es, in der Zonentarifschule auch keine Anzeichen der Erkenntniss. Entweder leben ihre Verkündiger in der Meinung, wir befänden uns noch in dem Entwickelungsabschnitt der ersten Gehversuche oder aber bereits im Bellamy'schen Zeitalter. Es handelt sich aber nicht um Vergangenes noch um Zukünftiges, sondern um eine Neuordnung des gegenwärtig hochfluthenden Verkehrswesens; und hierbei kann uns der Eisenbahnspiritismus nichts nützen!

Trommer.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2112 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Nichtvereinsbahnen, betreffend den I. Nachtrag zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 22/23. d. Mts.).

Nr. 2113 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Nichtvereinsbahnen, betreffend den I. Nachtrag zu dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen alphabetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 22—25 d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Eisenbahnbrücken in Oesterreich und die Katastrophe bei Mönchenstein.

Unter dem Eindrucke dieses entsetzlichen Unfalles drängt sich die Frage auf, inwieweit wir hier zu Lande gegen ähnliche Unglücksfälle geschützt sind. Die Grundlage für die Konstruktion neuer und die Beurtheilung bestehender Brücken in Oesterreich bildet die Verordnung des K. K. Handelsministeriums vom 15. September 1887. Sie enthält eingehende Vorschriften über die räumliche Anordnung der Brücken, über die zulässige Belastung durch den Verkehr, über die Grenzen, bis zu welchen das Material angestrengt werden darf und über die Erprobung und Ueberwachung des fertigen Objektes. Was die räumliche Anordnung betrifft, so hat diese erst in zweiter Linie Einfluss auf die Sicherheit des Betriebes, und die Grenzen der Beanspruchung des Materials sind mit solcher Vorsicht gewählt, dass, eine gewissenhafte Erprobung bei der Uebernahme vorausgesetzt, nicht leicht weiter gegangen werden kann. Anders steht es mit den vorgeschriebenen Grenzen für die Belastung durch die Eisenbahn-Betriebsmittel. Hierbei wird ein Maximal-Achsendruck für Hauptbahnen von im allgemeinen 13 t angenommen, wobei der Belastungszug aus 3 vierachsigen Lokomotiven zusammengesetzt ist. Dies scheint bei dem heutigen Stande der Eisenbahn-Betriebsfragen nicht genügend. Wir stehen unmittelbar vor einer weitgehenden Aenderung des Verkehrswesens, insbesondere einer Beschleunigung der Schnellzüge, welche ohne Erhöhung des Drucks der Triebachse der Lokomotive kaum durchführbar ist. Dieses Erforderniss nebst manchem anderen, wie die Herabminderung der Erhaltungskosten, haben unsere Eisenbahnkreise zur Erkenntniss gebracht, dass der Oberbau verstärkt werden müsse. Die K. K. Staatsbahnen unternehmen bereits Versuche mit Schienen, welche 43 kg auf das laufende Meter wiegen, wobei auch die anderen, den Oberbau bildenden Bestandtheile entsprechend stärker sind gegenüber dem derzeitigen neuesten Oberbau, bei welchem die Schienen auf das laufende Meter 35,4 kg wiegen. Wenn es nun nothwendig erscheint, den Oberbau um rund 20 % zu verstärken, warum nicht auch oder vielmehr warum nicht zuerst die Brücken? Die Englischen Schnellzuglokomotiven üben mit ihrer Triebachse einen Druck von 16 t und mehr aus, also um reichlich 20 % mehr als unsere Lokomotiven es dürfen, ohne den Bestand der neu gebauten Brücken zu gefährden.

Auf Grund der obengedachten Ministerialverordnung werden nämlich die bestehenden Eisenbahnbrücken einer nachträglichen Erprobung und Berechnung unterzogen und verstärkt, wo sich hierzu die Nothwendigkeit herausstellt. Es ist nun für jedermann klar, dass ein Objekt, an dem die für neues Material vorgeschriebenen Festigkeitsversuche nicht mehr vorgenommen werden können, an dem man die durch vieljährigen Einfluss der Atmosphäre und des Betriebes erzeugten Schäden theils nicht erkennen, theils nicht beheben kann und bei dem das Zusammenwirken der neuen und alten Glieder meist viel zu wünschen übrig lassen wird, nicht als vollwerthig angesehen werden kann. Es wird wohl in den meisten Fällen besser sein, die Verstärkung zu unterlassen und, wenn auch im langsameren Tempo, eine Auswechselung der allzu schwachen Objekte vorzunehmen, statt dem Bahnkörper unverlässliche Glieder einzufügen. Es erscheint daher dringend eine Nachtragsforderung dahin geboten: man möge so wenige Brücken als möglich verstärken, vielmehr trotz der höheren Kosten zur Auswechselung der zu schwachen Objekte schreiten, und weiter möge man der Berechnung einen solchen Achsendruck zu Grunde legen, wie er der Lokomotive der nächsten Zukunft und dem derzeit schon im Versuchsstadium befindlichen Oberbau entspricht. — Im Abgeordnetenhause ist in dieser Beziehung bereits eine Interpellation eingebracht worden, deren Beantwortung wir seiner Zeit mittheilen werden.

Neue Verbindungslinien zwischen Ungarn und Galizien.

Zwischen dem K. und K. Reichs-Kriegsministerium und den beiderseitigen Handelsministerien wurden schon früher wegen des Baues einer Bahn von Marmaros-Szigeth bis Suczawa Verhandlungen gepflogen, mittelst welcher die Russische Grenze von Budapest in 12 Stunden zu erreichen wäre. Das Projekt ging von der Wiener Unionbank aus, welche sich bereit erklärte, diese Bahn um 40 Millionen Gulden zu bauen und deren Betrieb unter den üblichen Bedingungen der Ungarischen bezw. der Oesterreichischen Regierung zu überlassen.

Inzwischen ist das Studium über die Legung eines zweiten Geleises auf der Linie Stryj-Beskid und deren Fortsetzung über Munkacs bereits ziemlich weit vorgeschritten und hat zu dem Ergebniss geführt, dass dieses zweite Geleis den Bau eines Zwillingstunnels bei Beskid erforderlich machen wird, nachdem das Material des jetzt bestehenden Tunnels die Legung eines zweiten Geleises nicht zulassen würde.

Nun hat endlich auch der Oesterreichische Handelsminister im Budgetausschusse angekündigt, dass die Regierung demnächst eine Vorlage betreffs des Baues einer Eisenbahn einbringen werde, welche einem gesammtstaatlichen Interesse zu dienen bestimmt ist. Diese Mittheilung soll sich auf eine neue Ungarisch-Galizische Verbindungsbahn beziehen, welche von Marmaros-Szigeth aus über Stanislau nach Tarnopol zum Anschluss an die Carl Ludwigbahn geführt werden soll. Diese Bahn stellt eine gegen die bisherige Route wesentlich kürzere Verbindung zwischen Ungarn und Galizien her. Die Kosten der Bahn dürften sich auf 20 bis 25 Millionen Gulden belaufen.

Ertheilung bezw. Verlängerung einer Vorkonzession.

Das K. K. Handelsministerium hat abermals eine Vorkonzession für den Donau-Oderkanal, d. i. die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für einen die Donau mit der Oder verbindenden Schifffahrtskanal ertheilt. Diese Bewilligung wurde dem Bauunternehmer-Konsortium A. Haller, Letellier frères und J. Baratoux in Paris für die Dauer eines Jahres gegeben. — Das K. K. Handelsministerium hat die dem Civilingenieur Franz Mörth in Wien bereits verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung von der Station Neu-Aigen-Stetteldorf der Kaiser Franz Josefbahn bis zur Station Stockerau der Oesterreichischen Nordwestbahn und von der Station Jedlesee dieser letzteren Eisenbahn längs dem linken Donauufer bis zu

einem geeigneten Punkte des Ergänzungsnetzes der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn Gesellschaft bei Stadlau, mit einer den Donaustrom unterhalb der Kronprinz Rudolfbrücke überbrückenden Abzweigung zum Praterstern in Wien zum Anschlusse an die Wiener Verbindungsbahn, ausnahmsweise noch auf weitere 6 Monate verlängert.

Abgabe elektrischer Kraft für den Kleingewerbebetrieb und den Hausbedarf.

Die Budapester Stadtbahn - Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (Siemens & Halske) hat um die Bewilligung angesucht, den Ueberschuss der in ihrem Centralstromanlage-Etablissement erzeugten elektrischen Kraft zum Betriebe von Maschinen an das Kleingewerbe bezw. an den Hausbedarf abgeben zu dürfen. Den darüber eingeleiteten Erhebungen zufolge bleiben von den derzeit von dieser Unternehmung für ihren Bahnbetrieb erzeugten 700 Pferdekräften Elektrizität 300 verfügbar, so dass bei Reservirung von 100 Pferdekräften noch 200 abgegeben werden können.

Frachtermässigungen zwischen Wien und Budapest.

Der Ungarische Handelsminister hat mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf längstens bis Ende Dezember 1891 im Rückvergütungswege bei Aufgabe von 6000 kg für den Frachtbrief und Wagen einen Sammeltarif für Güter aller Art zwischen Wien und Budapest mit 93 kr. für 100 kg (bisher 100 kr.) zur Einführung gebracht. Damit sind vorläufig die Ermässigungen für die Linie Wien-Budapest, insoweit dieselbe von der Donau - Dampfschifffahrts - Gesellschaft konkurrenzirt wird, abgeschlossen. Der angegebene Frachtsatz entspricht abzüglich der Manipulationsgebühr und der Ungarischen Transportsteuer einem Einheitssatze von 0,316 kr. für 100 kg und 1 km und ist der billigste Satz, welcher jemals auf einer solch kurzen Entfernung seitens der Ungarischen Staatsbahnen erstellt worden ist.

Subvention der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft.

Der Oesterreichische Handelsminister hat dem Abgeordnetenhause das Uebereinkommen mit der Donau - Dampfschifffahrt-Gesellschaft vorgelegt und um die Ermächtigung angesucht, der Gesellschaft für die Jahre 1891 bis 1900 eine unverzinsliche, nicht rückzahlbare Subvention von jährlich 250000 fl. und einen unverzinslichen, rückzahlbaren Zuschuss von weiteren 250000 fl. zuzusichern. Der Motivenbericht führt aus, dass die Erträgnisse der gesellschaftlichen Unternehmungen seit einer Reihe von Jahren nicht ausreichten, um eine angemessene Verzinsung des Aktienkapitals zu bieten, und dass das Jahr 1890 ein namhaftes Defizit ergeben habe. Die Gesellschaft sei nicht in der Lage, die Reorganisirung und Gesundung ihres Unternehmens aus eigenen Kräften allein auszuführen, weil ihr die hierzu nothwendigen Hilfsquellen fehlen und weil der Schifffahrtbetrieb nicht genügend rentabel sei. Die Regierung habe die finanzielle Lage der Gesellschaft einer Prüfung unterzogen und sei hierdurch zur Ueberzeugung gelangt, dass die Gesellschaft zwar imstande sei, durch eine durchgreifende Reorganisation ihrer Verhältnisse eine Konsolidirung ihrer Lage zu erzielen, dass aber zugleich eine Hilfsaktion der Regierung erforderlich sei, um dieses Ziel nicht in eine allzu weite Ferne hinauszurücken. Die natürlichen Bedingungen des Schifffahrtbetriebes seien auf der Donau seit jeher nicht so günstig und gleichmässig wie auf anderen grossen Strömen, da die Schifffahrt mit zahlreichen Hindernissen, welche durch die Stromverhältnisse begründet sind, zu kämpfen habe. Die Ueberwindung dieser Hindernisse habe für die Gesellschaft seit jeher grosse finanzielle Belastungen zur Folge gehabt; namentlich habe die Gesellschaft jährlich für Baggerungen grosse Summen aufgewendet, und diesem Uebelstande sei erst in der neuesten Zeit dadurch abgeholfen worden, dass die Regierung mit der Gesellschaft Vereinbarungen getroffen habe, um derselben für die im Einverständniss mit den öffentlichen Organen vorzunehmenden Flussräumungen entsprechenden Ersatz zu bieten. Die Personenschifffahrt auf der oberen Donau weise alljährlich einen erheblichen Abgang gegenüber den Betriebskosten auf; und die Administration der Gesellschaft habe wiederholt erklärt, diesen Zweig ihres Schifffahrtbetriebes nicht aufrecht erhalten zu können, wenn sie nicht für den Ausfall genügend entschädigt werde. Die Aufrechterhaltung des Schifffahrtbetriebes auf der oberen Donau sei jedoch für viele Gegenden, welche keine Eisenbahnen besitzen, unentbehrlich, und so habe sich die Regierung veranlasst gesehen, der Gesellschaft für die Dauer des Uebereinkommens eine jährliche Subvention zuzuwenden. Des weiteren treffen die Gesellschaft bedeutende Mehrauslagen, da sie sich durch das Uebereinkommen verpflichtet habe, ihren Schiffspark einer Rekonstruktion zu unterziehen; zur Sicherung der Durchführung dieser Verpflichtung beabsichtige die Regierung, der Gesellschaft einen rückzahlbaren Zuschuss von 250000 fl. zu gewähren.

Vereinfachung bezüglich des Transportes von Militärgütern in ganzen Wagenladungen.

Die Konferenz der Oesterreichischen Eisenbahndirektoren hat im vorigen Jahre eine Vereinfachung beschlossen, wonach in Hinkunft bei Aufnahme und Beförderung von Militär-Massengütern in ganzen Wagenladungen in jenen Stationen, in welchen wegen Mangels an Brückenwagen die bahnamtliche Abwaage nicht vorgenommen werden kann und auch eine Begleitung der Sendungen durch Organe der Militärverwaltung nicht stattfindet, ein besonderer vom K. K. Handelsministerium genehmigter Vorgang einzuhalten ist. Derselbe betrifft die Anlegung, Ueberwachung und Abnahme von Bahn- und Militärplomben an solchen Wagen und ist im „Verordnungsblatt" Nr. 61 d. J. enthalten.

Der neue Gütertarif der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Dieser am 1. Juli d. J. zur Einführung gelangende Tarif liegt nun in authentischer Ausgabe vor.

Derselbe besteht aus 2 Heften in Grossfolioformat und ist ein Theil des am 1. Juli unter dem Titel „General-Gütertarif der Oesterreichischen Staatsbahnen" im Verlage der Hof- und Staatsdruckerei erscheinenden Tarifsammelwerkes, in welchem die Frachtsätze für alle Relationen des inländischen und des internationalen Güterverkehres aufgenommen sind, an denen das ausgedehnte Netz der Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen als Auf- oder Abgabestation betheiligt ist. Diesem Sammelwerke musste wegen des umfangreichen Materiales ein grösseres, von den üblichen Tarifbüchern abweichendes Format gegeben werden, und erhielt daher auch der einen Separatabdruck eines Theiles des Sammelwerkes bildende Lokal-Gütertarif die Form des Sammelwerkes. Das Heft 1 enthält die Tarife aller Linien des Staatsbetriebsnetzes ausschl. der in Galizien und der Bukowina gelegenen, das Heft 2 dagegen die Tarife für die Linien in diesen Kronländern. Die Eintheilung in den Tarifheften ist derart, dass die einzelnen Bahngruppen nach den für dieselben bestehenden Tarifsystemen in Abschnitte getrennt aufgeführt wurden. Das Heft 1 enthält 5, das Heft 2 dagegen 4 Abschnitte. Das Tarifbarême der Oesterreichischen Staatsbahnen wird nicht allein für die Staatsbahnlinien, sondern auch auf den für Rechnung des Staates betriebenen Privat- und theilweise auch auf solchen Bahnen, welche für Rechnung der Privatbahnen vom Staate betrieben werden, durchgeführt. Ausnahmen bestehen nur in jenen Fällen, wo besondere Gründe, wie beispielsweise bei einzelnen Lokalbahnen, für eine abweichende Tarifirung vorliegen.

Von einzelnen wesentlichen Vortheilen des neuen Tarifes gegenüber dem bisherigen Tarife sind besonders hervorzuheben: Die beiden Hefte treten an Stelle des gegenwärtigen Tarifes der Oesterreichischen Staatsbahnen mit 31 Nachträgen und 2 Anhängen, und an Stelle des bisher abgesondert ausgegebenen Kilometerzeigers der Oesterreichischen Staatsbahnen mit 13 Nachträgen. Ferner gelangen hierdurch 29 Einzeltarife nebst 63 Nachträgen zur Aufhebung.

Vom Gesichtspunkte der konsequenten Durchführung des Wagenraumsystems sind die Tarife für halbe und ganze Wagenladungen von Eil- und Stückgütern, ferner für sperrige Güter, dann die Einreihung von den nach dem gemeinsamen Tarife Theil I bei Auflieferung einer ganzen Wagenladung wie bei Auflieferung einer halben Wagenladung gleich tarifirenden Artikeln in eine billigere Klasse (Spezialtarif I) aufzufassen. Eine weitere Neuerung liegt in der Einführung des Wagenraumtarifes für spezifisch leicht wiegende Güter.

Noch sind besonders hervorzuheben die Bestimmungen bezüglich der Reexpedition in den Lagerhäusern, die Einführung der Reexpeditionsmöglichkeit für beliebige Parteien in beliebigen Stationen, die Bestimmungen bezüglich des Verkehrs mit Triest, bezüglich Ermässigungen für Neuanlagen und Erweiterungen industrieller Etablissements, endlich Begünstigungen zur Hintanhaltung des alljährlich in den Herbstmonaten eintretenden Kohlenwagenmangels.

Die Gebühren sind nur in ganzen Kreuzern mit Hinweglassung von Bruchtheilen nach Zonen von 10 zu 10 km erstellt. Sämmtliche Gebühren für Eil- und Frachtguttransporte, einschliesslich der Preise für die Beförderung von Pferden, Fohlen und Maulthieren, dann für Equipagen und Strassenfahrzeuge, Hornvieh usw., sind in einer Gebührenberechnungs-Tabelle zusammengefasst, so dass, um einen Tarifsatz zu finden, es genügt, wenn man aus den, den beiden Tarifheften beigedruckten Kilometerzeigern die Distanz der in Frage kommenden Relation aufgesucht und in der mit allen Abänderungen der Klassifikation der Güter vervollständigten, gleichfalls beigedruckten Waarenklassifikation die Tarifirung des betreffenden Frachtartikels gefunden hat, einen Blick in die Gebührenberechnungs-Tabelle zu machen, um die Transportkosten mit Sicherheit festzustellen. Was die Höhe der Gebühren selbst betrifft, so zeigt ein Vergleich mit jenen des am 1. Januar d. J. eingeführten Tarifes der Ungarischen Staats-

bahnen, dass die Tarifsätze der Oesterreichischen Staatsbahnen für Industrieartikel wesentlich niedriger bemessen sind, dagegen jene für Massenartikel und Rohprodukte annähernd auf dem gleichen Niveau der Tarife der Ungarischen Staatsbahnen sich bewegen. Im grossen und ganzen lässt sich über den neuen Tarif der Oesterreichischen Staatsbahnen das Urtheil dahin zusammenfassen, dass der Tarif in seiner Anlage, in der Form und der Eintheilung als klar und durchsichtig und in Bezug auf die Höhe der Frachtpreise als den wirthschaftlichen Interessen entsprechend zu bezeichnen ist. (Siehe auch unter Bücherschau S. 493 d. Ztg.)

Generalversammlung des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten am 26. Mai d. J.

Dem Vortrage des Präsidenten, Hofrath Ritter v. Grimburg (Generaldirektor der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn), ist zu entnehmen, dass Ende des Jahres 1890 zusammen 717 Mitglieder dem Verein angehört haben und dass wegen des Setzerstrikes der Rechenschaftsbericht noch nicht veröffentlicht werden konnte. Der Rückblick auf die während dieses vierzehnten Klubjahres gehaltenen Vorträge, gepflogenen Berathungen und geselligen Zusammenkünfte ist sehr befriedigend. Der vom Revisionsausschusse vorgelegte Rechnungsabschluss wurde genehmigt; fast sämmtliche Ausschussmitglieder wurden, sowie von ihnen der bisherige Präsident und die Vizepräsidenten wiedergewählt. Allen Funktionären wurde der verdiente Dank für ihre erspriessliche Mühewaltung ausgesprochen.

Generalversammlung der Eisenbahn Wien-Aspang am 13. Juni d. J.

Nach dem für 1890 erstatteten Geschäftsberichte betrugen die Gesammteinnahmen der Bahn 634 259 fl. (worunter die Transporteinnahmen 617 294 fl.) und weisen gegenüber dem Vorjahre eine Erhöhung von 26 400 fl. aus. Dagegen haben die Betriebsausgaben von 380 369 fl. im Vergleiche mit jenen des Vorjahres gleichfalls eine Steigerung, und zwar um 23 800 fl. erfahren, so dass die Verwaltung nur eine der vorjährigen gleiche Aktiendividende zu vertheilen in der Lage ist. Eine schwere Last bildet die seitens der Regierung der Verwaltung aufgetragene Einführung des Zonentarifes auf der Hauptlinie Wien-Aspang und ist zu befürchten, dass hieraus bei dem lokalen Charakter der Bahn ein Ausfall an Einnahmen resultiren werde. Der Betriebsüberschuss beziffert sich auf 253 890 fl. Hiervon sind zunächst die Zinsen und die Amortisationsquote des Prioritätsanlehens mit 165 480 fl. in Abrechnung zu bringen, weitere 4 420 fl. sind in den Reservefonds zu hinterlegen, so dass ein Reingewinn von 83 989 fl. und unter Hinzurechnung des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre ein Betrag von 84 457 fl. den Aktionären zur Verfügung steht. Hiervon wurde beantragt, 84 000 fl. auf die emittirten 21 000 Aktien als Dividende zu vertheilen bezw. den Aktienkupon am 1. Juli mit 4 fl. für die Aktie = 2 % einzulösen und 457 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Bilanz sowie der Antrag wurden ohne Diskussion genehmigt.

Generalversammlung der Austro-Belgischen Eisenbahngesellschaft am 13. Juni d. J.

Der vorgelegte Rechnungsabschluss weist für 1890 einen Verlust von 319 fl. und zuzüglich des Verlustvortrages aus den früheren Jahren einen Verlustsaldo von 334 986 fl. (bei einem Aktienkapital von 675 000 fl.) aus, welcher auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Generalversammlung der Fünfkirchen-Barcser Bahn am 15. Juni d. J.

Der Vorsitzende theilte mit, dass die Betriebseinnahmen des Jahres 1890 hinter denen des Vorjahres um 5 000 fl. zurückgeblieben seien; andererseits habe jedoch die Gesellschaft eine Verminderung der Ausgaben um 27 000 fl. erzielt. Es betrug nämlich der Einnahmenüberschuss 314 277,89 fl., weshalb zur Bezahlung der Zinsen 63 241,41 fl. als Staatsgarantie in Anspruch genommen werden mussten (gegen 20 086,15 fl. im Vorjahre). Gegenüber der Anordnung des Handelsministers, dass die Gesellschaft die zur Bedeckung der Investitionen erforderlichen Geldmittel durch 6 %, auf das Betriebskonto zu buchende Staatszuschüsse zu decken habe, welche seinerzeit durch Aufnahme eines Anlehens zurückzuzahlen wären, wurde das bisherige Vorgehen der Direktion, welche die für die Investitionen erwachsenden Auslagen in die Betriebsrechnung aufnehmen bezw auf das 4 % Konto buchen wollte, genehmigt, und dieselbe wurde ermächtigt, unter ausdrücklicher Wahrung des präzisirten Standpunktes und ohne jedes Präjudiz der Anordnung der Regierung bezüglich der Buchung nachzukommen.

Generalversammlung der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn am 15. Juni d. J.

Der vorgelegte Rechenschaftsbericht führt aus, dass das Jahr 1890 die höchsten Brutto- und Nettoeinnahmen seit dem Bestande der gesellschaftlichen Linien aufweist. Die Brutto-Betriebseinnahmen beliefen sich nämlich auf 855 107 fl., die Netto-Betriebseinnahmen auf 805 544 fl., die Gesammt-Nettoeinnahmen auf 834 070 (+ 66 058) fl. Die Ausgaben, die grössten der bisherigen Jahresausgaben, betrugen 438 594 fl.; die Mehrausgaben sind zumeist auf den technischen Dienst zurückzuführen. Der Betriebsüberschuss beziffert sich auf 395 476 fl. (gegen 368 082 fl. im Vorjahre), wozu der Saldo vom Jahre 1889 von 4 344 fl. und der Kursgewinn usw. von 5 775 fl. zu rechnen sind, so dass der Ueberschuss sich auf 405 595 fl. erhöht. Hiervon wurden zur Verzinsung der Prioritäten 285 728 fl., zur Amortisirung derselben 32 868 fl., für Zinsen im Kontokurrent 6 004 fl. und für Abschreibungen 2 500 fl. verwendet, so dass 78 495 fl. zur Verfügung der Aktionäre verbleiben. Die Direktion beantragt, 3 925 fl. dem Reservefonds zuzuführen, 37 528 fl. zur Einlösung des Aktienkupons mit je 1 fl. zu verwenden und 37 042 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Diese Anträge wurden einstimmig angenommen. In der Zeit vom 1. August bis Ende Dezember 1890, während welcher der Zonentarif auf den gesellschaftlichen Linien in Geltung war, wurden um 75 398 Civilreisende mehr befördert als in der gleichen Periode des Vorjahres, was einer Zunahme von 87 % entspricht Der Bericht meldet ferner, dass die Gesellschaft auf Grund der von der Generalversammlung erhaltenen Ermächtigung die Theilstrecke Neufeld-Ebenfurt um den Betrag von 115 930 fl. käuflich erworben hat; schliesslich, dass die Raab-Uferbahn vollendet und am 1. Mai l. J. dem Verkehr übergeben worden ist. — Endlich wurde der Direktion mit Rücksicht auf den Generalversammlungs-Beschluss vom Jahre 1889 die Ermächtigung ertheilt, die neuen 3 prozentigen Titres, sobald die Emission derselben seitens der Regierung bewilligt sein wird, in der Höhe der bis zum Zeitpunkte der Emission aufgelaufenen Investitionskosten im beiläufigen Betrage von 722 000 fl. zur Deckung derselben verwenden zu dürfen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die bisher an der Wiener Börse tonangebenden Aktien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn (287, 75) wurden trotz des regen Verkehrs in denselben schwächer bewerthet, weil nach dem Bekanntwerden des Vertrages mit der Ungarischen Regierung Stimmen laut wurden, welche darin eine Vergewaltigung ihrer Prioritätengläubiger finden und weil gegen einzelne Vertragsbestimmungen eine Opposition im Ungarischen Reichstage gewärtigt wird. Dafür war Südbahn (112, 50) trotz der pessimistischen Ansichten über ihre Lage und der offiziösen Erklärung ihres Verwaltungsrathes, dass von der Konversion ihrer Prioritäten gegenwärtig keine Rede sei, doch infolge von Berliner Kaufaufträgen besser getragt. Ausser diesen beiden Werthpapieren war, ungeachtet der Erklärung des Oesterreichischen Ministerpräsidenten über die politische Annäherung an die Deutsch-Liberalen und der günstig aufgenommenen Rede des Oesterreichischen Finanzministers in der Budgetdebatte, doch die Stimmung für die übrigen Bahnaktien infolge der ausländischen Finanzkrisen sehr unentschieden. Es stiegen zwar Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2 860), Nordwestbahn (205, 50) und Elbethalbahn (213); dagegen wichen die übrigen Böhmischen Bahnen und die Galizische Carl Ludwigbahn (217), wenn auch nur unbedeutend.

Aus der Schweiz.

Jura-Simplonbahn.

Ueber die Betriebsergebnisse ergibt der Jahresbericht für 1890 folgende Ziffern:

Einnahmen: aus dem Personenverkehr 10 771 032 Frcs., aus dem Gepäcktransport 908 157 Frcs., aus dem Thiertransport 535 805 Frcs., aus dem Gütertransport 11 874 916 Frcs., zusammen 24 089 910 Frcs.

Verschiedene Einnahmen: Mieth- und Pachtzinsen 880 037 Francs, diverse Dienstzweige (Werkstätte, Telegramme usw.) 135 897 Frcs., ambulanter Postdienst usw. 25 211 Frcs., Gesammteinnahmen 25 131 055 Frcs.

Ausgaben: Personal 499 441 Frcs., verschiedene Auslagen 185 522 Frcs., Unterhaltung und Beaufsichtigung des Netzes 2 969 515 Frcs., Expeditionsdienst 3 649 839 Frcs., Unterhaltung des Materials 1 378 355 Frcs., Materialien hierfür 2 034 863 Frcs., Unterhaltung und Erneuerung des Rollmaterials 1 286 525 Frcs., verschiedene Auslagen 1 733 869 Frcs., Gesammtausgaben 13 737 929 Frcs.

Hiervon gehen ab 90 265 Frcs. für Betriebsentschädigungen anderer Linien.

Der Rechnungsabschluss ergibt somit: an Einnahmen 25 131 055 Frcs., an Ausgaben 13 647 664 Frcs. und einen Einnahmenüberschuss von 11 483 391 Frcs.

Gewinn- und Verlustrechnung. Die Einnahmen sind wie folgt verzeichnet: Betriebseinnahmen 11 483 391 Frcs., Ertrag der disponiblen Kapitalien 1 159 778 Frcs., Beschränkung des Reserve- und Erneuerungsfonds und Rück-

lage für 1890 1 894 727 Frcs., diverse Einnahmen, worunter der Ertrag aus der Reduktion der Stammaktien S. O. S. 52 111 978 Francs, Ertrag durch Verkauf einer Liegenschaft 8 175 Frcs., Gesammteinnahmen 66 658 049 Frcs.

Ausgaben: Passivzinsen, Provisionen 209 082 Frcs., Verzinsung der konsolidirten Anleihen 6 591 402 Frcs., für Amortisation 53 928 181 Frcs., Einlage in den Reserve- und Erneuerungsfonds 1 200 000 Frcs., verschiedene Auslagen 1 504 903 Francs, Aktivsaldo 3 224 481 Frcs., Gesammtausgaben 66 658 049 Francs.

Eisenbahnunglück bei Mönchenstein.

Ein in der Geschichte der Schweizerischen Eisenbahnen unerhörtes Unglück hat sich am Sonntag, den 14. Juni, bei Mönchenstein (Baselland) auf der Linie Basel-Delsberg der Jura-Simplonbahn ereignet. Der um 2 Uhr 15 Minuten Nachmittags von Basel abgehende Personenzug, aus 2 Lokomotiven und etwa 20 Wagen bestehend, war von Ausflüglern und Festbesuchern sehr stark besetzt. Er sollte um 2 Uhr 26 Minuten auf der Station Mönchenstein (der ersten von Basel her) eintreffen. Vorher aber musste der Zug eine über die Birs führende eiserne Brücke von 41 m Lichtweite passiren. Diese Brücke ist eingestürzt, als die Spitze des Zuges dieselbe erreicht hatte. Die beiden Lokomotiven, Packwagen, Postwagen, ein Eilgutwagen und 4 Personenwagen, welche 200—220 Reisende enthielten, fielen in die etwa 2 m tiefe Birs. Die amtliche Todtenliste verzeichnet jetzt 72, die Vermisstenliste 50. Die vom Bundesrath bestellten Experten, die Professoren Ritter und Tetmajer, welche beauftragt wurden, den Ursachen nachzuforschen, welche den Einsturz der Eisenbahnbrücke herbeigeführt haben, berichten an den Bundesrath:

Ein abschliessendes Urtheil über die primären Ursachen der Katastrophe kann erst abgegeben werden, nachdem sorgfältige Materialproben und genaue statische Berechnungen angestellt worden sind. Wir haben am 16. d. Mts. die Unglücksstätte besucht und, soweit es möglich war, die zerstörte Brücke besichtigt. Der Umstand, dass mehr als die Hälfte der Konstruktion unter Wasser lag oder von Wagentrümmern bedeckt war, hinderte und erschwerte eine sorgfältige Prüfung wesentlich. Immerhin konnten wir uns schon damals ein Urtheil über die Qualität des Eisens und die Güte der Konstruktion bilden, so weit dies ohne eingehende Untersuchungen möglich ist. Am 17. d. Mts. rief uns ein Telegramm des Inspektors Tschiemer wiederum nach Mönchenstein. Wir fanden Abends die Räumung der Wagentrümmer wesentlich vorgeschritten und konnten eine detaillirte Aufnahme der Bruchstellen beginnen. Auf unsere Veranlassung hin wurden ferner die sichtbaren Knotenpunkte der gestürzten Brücke planmässig aufgenommen. Ausserdem fanden mehrfache photographische Aufnahmen statt.

Am 18. d. Mts. unternahmen wir in Begleitung von Inspektor Tschiemer eine Fahrt nach Grellingen und Soyhères, um drei andere Brücken der Jurabahn zu besichtigen. Ein Urtheil über deren Güte und Sicherheit abzugeben, liegt zwar nicht in unserem Auftrage; doch diente die Besichtigung dieser, soviel wir wissen, von derselben Firma projektirten und erbauten Brücken dazu, unser Urtheil über die Mönchensteiner Brücke zu erleichtern. Den gestrigen Tag verwendeten wir dazu, die protokollarische Aufnahme der an der Brücke sichtbaren Bruchstellen und Beschädigungen fortzusetzen. Auch untersuchten wir die Räder der vorderen Lokomotive und einige Querschwellen der Brücke, um eine etwaige Entgleisung konstatiren zu können.

Da die zahlreichen, zum Theil unter Wasser liegenden Theile der Brücke nur allmählich ans Ufer geschafft werden können und deren Aussehen und Bruchflächen möglicherweise Aufschluss über die Ursachen des Einsturzes geben, so haben wir ausgemacht, dass bis zur vollständigen Hebung der Eisenkonstruktion stets einer von uns zugegen sein soll.

Ob es möglich sein wird, die Ursache des Unfalles mit Bestimmtheit angeben zu können, ist zur Zeit noch fraglich. Weder der Konstruktionsart der Brücke, noch der Qualität des Eisens können wir bis jetzt die Schuld an dem Unglück zuschreiben. Auch ob eine Entgleisung stattgefunden und den Einsturz der Brücke bewirkt hat, lässt sich noch nicht mit Sicherheit feststellen. Die Lage der umgestürzten Tragwände und die Stellung der beiden Lokomotiven lassen zwar eine der möglichen Ursachen als wahrscheinlich erscheinen. Doch erst wenn die noch unter Wasser liegenden Theile gehoben und sorgfältig geprüft sind, lässt sich sagen, ob unsere Vermuthung richtig ist. Wir unterlassen es daher, heute schon in die Hauptfrage einzutreten, sondern beschränken uns auf die Darlegung unserer Thätigkeit, welche Ihnen die Versicherung geben mag, dass wir alles versuchen, um der ersten Ursache des bedauerlichen Unfalls auf die Spur zu kommen.

Die Brücke wurde in den siebziger Jahren mit andern Brücken der Jurabahn von der Werkstätte von G. Eiffel in Sevallois-Perret bei Paris geliefert und unter der Leitung von Oberingenieur Bridel erbaut. Infolge der grossen Ueberschwemmung von 1881 wurde ein unterwühltes Widerlager durch Holzmann & Co. in Frankfurt pneumatisch neu fundirt. Voriges Jahr wurden durch die Firma Probst, Wolf & Chappuis in Bern die Querträger der Brücke verstärkt.

Aus Frankreich.

Betriebsergebnisse der Orléansbahn in 1890.

Der am 28. März d. J. der Hauptversammlung erstattete Geschäftsbericht erinnert daran, dass der Betrieb im Jahre 1884, dem ersten Jahre nach Umbildung des Netzes, eine Einnahme von 177 156 000 Frcs. und eine Ausgabe von 90 879 000 Frcs. gebracht hat, während 1890 die Einnahmen 162 781 063,61 Frcs., die Ausgaben 79 630 635,94 Frcs. betrugen; trotz der seit zwei Jahren bemerkbaren Besserung sind also die Einnahmen noch um 15 610 000 Frcs. gegen 1884 zurück, dagegen gelang es aber seitdem auch die Ausgaben um 11 466 000 Frcs. herabzudrücken. Im Verhältniss zum Ausstellungsjahr 1889 sind die Einnahmen von 1890 um 3 115 547,49 Frcs. zurückgeblieben, die Ausgaben aber um 911 844,43 Frcs. gestiegen und demnach der Ueberschuss um 4 027 391,92 Frcs. gesunken. Dem 1890 erzielten Betriebsüberschuss von 83 150 427,67 Frcs. tritt aus den Abrechnungen mit der Staatsbahn über die Tauschlinien ein Guthaben von 2 573 167,38 Frcs. hinzu, so dass sich ein Gesammtreinertrag von 85 723 595,05 Frcs. ergibt. Die Zinsbürgschaft sichert der Gesellschaft einen Reinertrag von 97 278 989,49 Frcs. zu, so dass der Staat einen Zuschuss von 11 555 394,44 Frcs. zu leisten hatte. Bezüglich der Verzinsung, Tilgung und Gewinnbetheiligung der Antheilscheine ist in dem gewährleisteten Reinertrage eine Summe von 34 239 315 Frcs. (gleich einem Gewinn von 56 Frcs.) vorgesehen; es kommt indessen noch der Reinertrag aus Grundbesitz in Höhe von 1 500 000 Frcs. hinzu, so dass 35 739 315 Frcs. zur Verfügung stehen, welche die Vertheilung eines Gewinnes von 58,50 Frcs. gestatten.

Ernennung der Mitglieder der Eisenbahn - Verwaltungsräthe.

Aus Anlass eines Einzelfalles sind bei der Kammer zwei Gesetzentwürfe, betreffend Ernennung der Verwaltungsräthe der Eisenbahngesellschaften, eingebracht worden. Der Abg. Georges Trouillot beantragt, dass die Ernennung der Verwaltungsräthe der Eisenbahngesellschaften der Genehmigung des Staates unterliegen solle; wird die Genehmigung versagt, so ist der Stellvertreter des nicht zugelassenen Verwaltungsrathes aus einer von der betheiligten Gesellschaft aufgestellten Liste von 3 Namen seitens des Staates auszuwählen. Nach dem Antrage des Abg. Maurice Faure sind der Präsident und die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungsrathes vom Staate zu bezeichnen. Beide Anträge sind einem von der Kammer eingesetzten besonderen Ausschusse überwiesen worden.

Zeitkarten im Pariser Vorortverkehr.

Eine Anzahl kleinerer Gewerbtreibender, Kaufleute und Beamten hatte sich an die Genossenschaft (syndicat) der Pariser Gürtelbahnen mit der Bitte gewandt, im Verkehr mit der weiteren Pariser Umgebung ausser den Jahres-, Halbjahrs- und Vierteljahrskarten während der Sommermonate, besonders aber während der Universitätsferien auch Monatskarten auszugeben, damit die Familienväter, deren Angehörige einen Monat auf dem Lande zubringen, diese öfter als einmal in der Woche (woraut sie bei den hohen Fahrpreisen bisher beschränkt sind) besuchen könnten. Am 13. Mai d. J. hat der Direktor der Gürtelbahnen geantwortet, dass sich die Gesellschaften je nach den besonderen Bedingungen ihres Netzes mit der Frage beschäftigen; einige scheinen geneigt, einen Versuch zu machen, andere dagegen glauben, den vor einigen Jahren angestellten Versuch, der keine genügenden Ergebnisse lieferte, nicht wiederholen zu sollen. Bei dieser Lage könne die fragliche Maassnahme keine allgemeine sein.

Berechtigung zur Benutzung der Luxusplätze.

Die mit der Bezeichnung „Luxusplätze“ (coupés) bezeichneten Wagen können auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn von Reisenden mit einer Fahrkarte I. Klasse ohne jede Zuzahlung benutzt werden; auf der Südbahn dagegen unterliegt die Benutzung dieser Luxusplätze der Zahlung eines Zuschlages zum Fahrpreis I. Klasse. Ende vorigen Jahres stieg ein Reisender mit einer Fahrkarte I. Klasse Cette-Marseille in Cette in einen mit der Bezeichnung „Luxusplätze“ versehenen Wagen der Südbahn, der in einen Zug der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn eingestellt war. Der Aufforderung des Schaffners, den auf der Südbahn üblichen Zuschlag zu zahlen oder umzusteigen, setzte der Reisende eine entschiedene Weigerung entgegen, weil er auf den Schienen und in einem Zuge der Mittelmeerbahn fahre. Auf die Klage der Verwaltung wurde der Reisende von dem Zuchtpolizeigericht in Marseille am 20. Januar d. J. zu einer Geldstrafe verurtheilt, weil er nicht eine für die benutzte Klasse

gültige Fahrkarte besessen habe. Das Berufungsgericht in Aix hob jedoch diese Entscheidung am 20. März d. J. auf, weil auf dem Paris-Lyon-Mittelmeernetz die Luxusplätze den anderen Plätzen I. Klasse gleichgestellt seien, der betreffende Reisende folglich keinen Zuschlag zu zahlen hatte.

Wettbewerb zwischen Bordeaux und La Rochelle.

Bei Eröffnung der Staatsbahnstrecke La Rochelle-La Pallice war die Anordnung getroffen worden, dass die auf dem Staatsbahnnetz durch die verschiedenen Frachtgut-Spezialtarife von oder nach La Rochelle bestehenden festen Preise in gleicher Weise auch von und nach La Pallice anwendbar sind. Infolge dessen hat sich nun die Handelskammer von Bordeaux am 22. April d. J. mit einem Gesuche an den Minister der öffentlichen Arbeiten gewandt, die Südbahn zu veranlassen, die gleiche Maassregel auch für die Hafenbahnen in Bordeaux, auf denen jetzt besondere Ueberführungsgebühren erhoben werden, einzuführen.

Ausstand der Strassenbahnbediensteten in Paris.

Am 24. Mai d. J. brach in Paris unter den Bediensteten der Allgemeinen Strassenbahn-Gesellschaft ein schnell um sich greifender Ausstand aus. Anfangs verkehrten noch einige Strassenbahnwagen, wurden aber bald von den Ausständigen angehalten und nach Ausspannung der Pferde in den Geleisen stehen gelassen; andere Wagen, welche fahren wollten, wurden von den Ausständigen unter Beihilfe der Bevölkerung an der Ausfahrt gehindert und zur Rückkehr in die Schuppen gezwungen. Die Polizei war vielfach zum Einschreiten und selbst zu Verhaftungen genöthigt. Sein Ende erreichte der Ausstand am 27. Mai, nachdem die Gesellschaft auf Vorstellung des Ministers Constans in allen Punkten nachgegeben hatte.

Bittschrift der Eisenbahnarbeiter und Bediensteten an die Kammer.

Eine Abordnung des Verwaltungsrathes der Berufsgenossenschaft (chambre syndicale) der Eisenbahnarbeiter und Beamten hat dem Präsidenten der Abgeordnetenkammer eine Bittschrift überreicht, in der folgende Wünsche ausgesprochen sind: 1. Schaffung einer besonderen Gruppe von Werkverständigen für die Eisenbahnarbeiter und Beamten, welche über alle zwischen letzteren und den Gesellschaften möglichen Streitfälle zu entscheiden haben, besonders über die Aufrechterhaltung der bezüglich der Dienstverwendung und des Gehalts erworbenen Rechte, über die Entlassungen, aus welchem Grunde sie auch erfolgen, über die Entschädigungen bei zeitweiligen Arbeitseinstellungen infolge von Verletzungen und aus anderen Gründen, und über die Versorgung im Falle gänzlicher Arbeitsunfähigkeit; 2. die Verpflichtung für die Gesellschaften, ihre Arbeiter oder Beamten aller Grade nach einjähriger Dienstzeit auf gleichmässige Weise anzustellen; 3. Bewilligung eines entsprechenden Ruhegehalts nach zehnjähriger Dienstzeit; 4. Ausdehnung des Gesetzes über den Dienstmiethevertrag vom 27. Dezember 1890; 5. das Recht, nach 25jähriger Dienstzeit bei einem Lebensalter von 50 Jahren in den Genuss des Ruhegehalts zu treten; 6. Festsetzung eines auf die nothwendigsten Lebensbedürfnisse am Aufenthaltsorte gegründeten Mindestgehalts; 7. ein wöchentlicher Ruhetag in allen Dienstzweigen; 8. Verbesserung der Gesundheitsbedingungen in den Werkstätten, Bahnhöfen, Niederlagen, Heizhäusern und auf den Maschinen; endlich 9. Ermässigung der Arbeitszeit auf 8 Stunden täglich in allen Dienstzweigen.

Aus der Kammer.

Der Abgeordnete Francis Laur hat einen Gesetzentwurf, betreffend Verstaatlichung des Westbahnnetzes eingebracht; die Abgeordneten Camille Dreyfuss und Paulin Mery je einen Entwurf, betreffend das Ruhegehalt der Französischen Eisenbahnbediensteten.

Zeitkarten für Gesellschafter auf der Nordbahn.

Die Nordbahn hat die Einrichtung getroffen, dass den Mitgliedern ein und derselben Handelsgesellschaft namentliche Karten I., II. und III. Klasse mit viertel-, halb- oder ganzjähriger Gültigkeit unter folgenden Bedingungen ausgestellt werden können: 1. Für die Karten von Gesellschaftern kommen dieselben Preise wie für Einzelkarten, ermässigt um 50 % für jeden Gesellschafter über den ersten, zur Erhebung. 2. Für jede Handelsgesellschaft wird nur eine einzige Karte, die abwechselnd von jedem Inhaber benutzt werden kann, ausgefertigt. 3. Die Karten werden nur auf den Namen von Gesellschaftern, die in derselben Stadt wohnen und thätigen Antheil an der Geschäftsführung der Gesellschaft nehmen, ausgestellt. 4. Die Gesuche müssen von einem die Veröffentlichung einer Gesellschaftsurkunde beweisenden Schriftstück und von einer Photographie jedes Gesellschafters begleitet sein.

Aus Spanien.

Verschmelzung von Eisenbahnnetzen.

In Spanien ist gegenwärtig eine Zusammenlegung von Eisenbahnnetzen im Gange, wie sie umfassender kaum gedacht werden kann. Die Nordbahn und die Madrid-Saragossa-Alicante Bahn stehen im Begriff, alle anderen Netze in sich aufzunehmen und dann einen erbitterten Tarifkrieg gegen einander zu führen. Um die gegenwärtige Bewegung zu verstehen, muss man einige Blicke in die Vergangenheit werfen.

Von der 1856 der Nordbahn-Gesellschaft konzessionirten Hauptlinie Madrid - Valladolid - Venta-de-Banos - Burgos - Irun nebst Abzweigung Venta-de-Banos - Alar-del-Rey wurden im Jahre 1860 die ersten Theilstrecken Valladolid-Venta-de-Banos-Alar-del-Rey, Valladolid-Medina-del-Campo-San Chidrian und Venta-de-Banos-Burgos (zusammen 310 km) eröffnet. 1865 ist die volle Länge von 723 km im Betriebe, aber es beginnt jetzt eine Zeit finanzieller Verlegenheiten, welche die Gesellschaft nöthigen, am 1. Oktober 1867 die Verzinsung der Schuldverschreibungen auszusetzen. Eine mit den Gläubigern auf Grundlage eines veränderlichen Zinsfusses getroffene gütliche Einigung wurde durch Urtheil vom 28. Februar 1870 genehmigt und nun begann sich auch der Verkehr zu entwickeln, aber schon 1872 und 1873 brach der Bürgerkrieg aus, der dem regelmässigen Betriebe bis Februar 1876 von neuem Schwierigkeiten bereitete. Aber gerade der Bürgerkrieg scheint zur Verkehrsentwickelung der Nordbahn beigetragen zu haben, denn 1874 konnte sie die unverkürzte Verzinsung ihrer Schuldverschreibungen wieder aufnehmen; sie hatte auch bereits Vertrauen genug wieder gewonnen, um die Linie Alar-del-Rey-Santander (138 km) gegen Uebergabe von 41 791 Stück 6 prozentiger, in 50 Jahren tilgbarer Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. und im Jahre 1878 die Linien der Saragossa-Pampelona-Barcelona Gesellschaft gegen Uebergabe von 100 000 Nordbahn-Antheilscheinen, sowie gegen Uebernahme der von der Saragossa-Gesellschaft ihren Gläubigern gegenüber eingegangenen Verpflichtungen erwerben zu können. Damit hatte die Nordbahn ein Netz von 1 500 km, das sich zusammensetzte aus der Madrider Gürtelbahn (8 km), dem Stammnetz (884 km), der Linie Alsasua-Casetas (218 km), der Verbindungsbahn in Saragossa (2 km), der Linie Saragossa-Barcelona (366 km) und der Zweigbahn Tardiente-Huesca (22 km). 1879 erwarb die Nordbahn die Linie Tudela-Bilbao (249 km) gegen Uebernahme der Verzinsung und Tilgung der 66 006 Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. und der 47 133 Schuldverschreibungen von je 250 Frcs., die sämmtlich mit 5 % zu verzinsen sind und Hypothek auf die Bahn geniessen. 1882 sicherte sich die Gesellschaft die Konzession der im Bau begriffenen Linie Medina-Segovia (90 km) gegen Bezahlung von 70 000 Frcs. für 1 km und übernahm gegen Ueberlassung der Staatsbeihilfe die Vollendung des Oberbaues. 1885 erwarb die Nordbahn einerseits die Linie Lerida-Reus-Tarragona (102 km) mit der Bedingung, den Betriebs-Reinertrag den 47 200 Antheilscheinen dieser Gesellschaft zu gute kommen zu lassen oder ihnen den Umtausch gegen Schuldverschreibungen mit fester Verzinsung von 15 Frcs. freizustellen, andererseits die Linien von Asturien, Galicien und Leon (750 km) gegen Gewährleistung der 5 452 000 Frcs. jährlich beanspruchenden Verzinsung und Tilgung der ausgegebenen Schuldverschreibungen. Endlich 1888 wurde noch die San Juan-de-las-Abadesas-Eisenbahn (114 km) gegen Gewährleistung der Verzinsung und Tilgung der 71 000 Stück 3 prozentigen Schuldverschreibungen in Betrieb genommen.

Damit verfügte die Nordbahn, abgesehen von den Schmalspurbahnen Selgua-Barbastro und Tudela-Tarazona, über ein Netz von 2 805 km, welches mit der Kopfstation Madrid den wichtigsten der beiden Anschlusspunkte nach Frankreich (Irun), sämmtliche Häfen der Kantabrischen Küste und die Häfen Barcelona und Tarragona der Mittelmeerküste in Händen hatte. So gesichert dieses Netz auch gegen jeden Wettbewerb erscheint, so begannen jedoch auf zwei Seiten drohende Wolken heraufzuziehen; einerseits wird die Hauptlinie Madrid-Irun durch die Absicht des Baues einer kürzeren Anschlusslinie nach Frankreich über die Mittelpyrenäen, andererseits die Linie Barcelona-Saragossa und selbst Saragossa-Alsasua-Valladolid durch den Bau von Abkürzungslinien Barcelona-Saragossa und Ariza-Valladolid an Verkehr einbüssen müssen. Der Uebergang über die Pyrenäen ist an zwei Stellen in Aussicht genommen, im Osten durch die Thäler Noguera und Pallaresa, im Westen über Canfranc, von denen die östliche Linie im Französischen, die westliche im Spanischen Interesse liegt. Die östliche Linie, welche nur die Absicht verfolgt, den jetzt über die Küstenlinie beim Grenzpunkt Portbou nach Valencia und dem Süden gehenden Sendungen einen kürzeren Weg zu bieten, hat nichts Bedrohliches für die Nordbahn; dagegen würde die Canfranclinie den Verkehr zwischen der Französischen und Spanischen Hauptstadt von der Nordbahnlinie Irun-Madrid auf die Linie Saragossa-Madrid überführen. Um daher die Canfranclinie nicht in die Hände eines Nebenbuhlers fallen zu lassen, spielte sie

gewissermaassen Versteckspiel; es bildete sich scheinbar unabhängig von der Nordbahn die Aragonische Eisenbahngesellschaft und erhielt die Konzession für die Canfranclinie. Alsdann aber stellte sich heraus, dass zwischen beiden Gesellschaften ein Vertrag, betreffend die Bauausführung der Canfranclinie durch die Nordbahn, abgeschlossen und dass die Aragonische Gesellschaft nur vorgeschoben sei, um das Interesse der Nordbahn an dieser Linie zu verschleiern. Dieser Meisterstreich sollte indessen die Gefahr nur vertagen; denn Ende vorigen Jahres bildete sich die Grosse Spanische Centralbahn, welche die Konzession für eine Linie vom Pyrenäenübergang über Jaca, Sanguesa, Castejon, Soria und Almazan nach Toralba an der Bahn Saragossa-Madrid und ausserdem die Linien Madrid-Caceres-Portugal und Astorga-Plasencia (Westbahn, im Bau) erwarb, so dass sich eine von der Nordbahn unabhängige kürzere Linie von Frankreich nach Madrid und Portugal vorbereitete.

Eine andere und wegen der Nähe der Ausführung noch dringendere Gefahr drohte der Nordbahn von der Eisenbahngesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich, welche, um sich unabhängig von der Nordbahnlinie Barcelona-Lerida-Saragossa zu machen und um einen unmittelbaren Anschluss an das Netz Madrid-Saragossa-Alicante zu gewinnen, eine Abkürzungslinie Barcelona-Reus-Mora-la-Nueva-Pueblo-de-Hijar-Saragossa baute. Diese Linie, von der sich die Theilstrecken Barcelona-Mora-la-Nueva (etwa 180 km), Pueblo-de-Hijar-Saragossa (79 km) im Betriebe und das Bindeglied Mora-la-Nueva-Pueblo-de-Hijar (etwa 95 km) mit einem 4 km langen Tunnel im Bau befindet, hat vor der Nordbahnlinie verschiedene Vortheile voraus: zunächst eine um 21 km kürzere Länge, alsdann bedeutend günstigere Neigungs- und Krümmungsverhältnisse, und schliesslich eine reichere Gegend. Diese Vortheile würden indessen noch nicht imstande gewesen sein, den Verkehr von dem grossen Getreidemarkte Valladolid nach dem Ausfuhrhafen Barcelona der Nordbahn zu entziehen, weil diese die Zufuhrlinie Valladolid-Alsasua-Saragossa in Händen hat und schwerlich geneigt ist, in Saragossa die Sendungen an ihre Nebenbuhlerin abzugeben. Infolge dessen erwarb die Gesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich die schon erloschene Konzession für eine stets durch die Ebene führende, also leicht zu bauende Bahn von Valladolid über Almazan nach Ariza an der Linie Saragossa-Madrid und erwirkte deren Verlängerung. Dadurch wird die Gesellschaft von Valladolid nach Barcelona eine Linie von 735 km erhalten (Valladolid-Ariza = 250 km, Ariza-Saragossa nebst Verbindungsbahn = 140 km, Saragossa-Reus-Barcelona = 345 km) gegenüber 886 km der Nordbahnlinie (Valladolid-Alsasua = 287 km, Alsasua-Saragossa = 233 km, Saragossa-Lerida-Barcelona = 366 km).

So standen die Verhältnisse und es schien ein erbitterter Krieg zwischen der Nordbahn und Gesellschaft Tarragona-Frankreich entbrennen zu müssen. Die Nordbahn aber nahm den Kampf nicht an, sondern verständigte sich gütlich mit ihrer Gegnerin über eine Verschmelzung beider Netze. Die Gesellschaft Tarragona-Frankreich sollte bis 1. Januar 1892 ihre Linie Barcelona-Saragossa vollenden, den Bau der Linie Ariza-Valladolid aber aufgeben; vom 1. Januar 1892 an sollte alsdann 5 Jahre lang der Betrieb beider Netze gemeinschaftlich geführt werden, und zwar derart, dass der Ertrag aus dem Binnenverkehr beider Linien Saragossa-Barcelona, gleichgültig auf welcher er erzielt wurde, zur Hälfte unter beide Gesellschaften getheilt werde, dass aus dem Ertrage des Verkehrs zwischen Valladolid und Barcelona der Gesellschaft Tarragona-Frankreich vorweg 25 %, aus dem Verkehr Madrid-Barcelona 15 % vorweg bewilligt würden. Auf Grund des so erzielten Reinertrages sollten nach 5jähriger gemeinschaftlicher Betriebszeit die endgültigen Verschmelzungsbedingungen festgesetzt werden. Um aber ihre Stellung noch mehr zu stärken, wollten beide Gesellschaften gemeinschaftlich die Eisenbahn Almansa-Valencia-Tarragona kaufen und betreiben — ein Beschluss, welcher für die Nordbahn verhängnissvoll werden sollte.

Infolge der letztgenannten Absicht glaubte die Eisenbahngesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante, welche die Linien von Madrid nach Saragossa, nach Alicante und Cartagena, und nach der Portugiesischen Grenze bei Badajoz (zusammen 2672 km) besitzt, befürchten zu müssen, dass sie von den drei vereinigten Netzen umklammert werden und in Abhängigkeit von der Nordbahn gerathen könne. Sie machte daher, obwohl die Hauptversammlung der Eisenbahngesellschdft Almansa-Valencia-Tarragona den Vertrag, betreffend Verkauf ihres 393 km umfassenden Netzes an die Nordbahn, bereits am 28. April d. J. genehmigt hatte, der am 10. Mai d. J. zur Genehmigung des Verschmelzungsvertrages mit der Nordbahn berufenen Hauptversammlung der Eisenbahngesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich noch in letzter Stunde das Anerbieten, mit ihr einen Verschmelzungsvertrag auf folgenden Grundlagen abzuschliessen: Die Gesellschaft Madrid-Saragossa hat die Linie Valladolid-Ariza für eigene Rechnung zu bauen, die Gesellschaft Tarragona-Frankreich die Neubaustrecke Barcelona-Reus-Saragossa auf ihre Rechnung zu vollenden; die Aufbringung der Mittel wird zwischen beiden Gesellschaften verabredet. Ausserdem werden sie gemeinschaftlich die Vorarbeiten für eine Linie von Tarragona nach Almansa an der Linie nach Alicante herstellen lassen — eine Bedingung, die augenscheinlich nur als Kampfwaffe gegen die in den Besitz der Eisenbahn Almansa-Valencia-Tarragona tretende Nordbahn dienen soll. 3 Jahre nach Vollendung der bedungenen Bauten findet eine Verschmelzung zwischen beiden Netzen auf Grund der bis dahin erzielten Reinerträge statt. Da diese Bedingungen wesentlich günstiger sind, als die von der Nordbahn bewilligten, so hat die Hauptversammlung der Gesellschaft Tarragona-Frankreich mit 72000 gegen 3000 Stimmen den Verschmelzungsvertrag mit der Nordbahn abgelehnt und den Verwaltungsrath beauftragt, auf dieser Grundlage einen Vertrag mit der Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante abzuschliessen. Dadurch erhält die letztere ein Netz, dass ausser den jetzigen Linien = 2672 km, die Linie Tarragona-Frankreich = 350 km, Barcelona-Saragossa = 345 km und Ariza-Valladolid = 250 km, zusammen also 3617 km umfassen wird.

Die Nordbahn hat also bezüglich ihrer Absichten auf die Eisenbahn Tarragona-Frankreich ihr Ziel nicht erreicht; sie ist aber gleichwohl nicht unthätig geblieben, um sich den ihr s. Zt. von der Grossen Centralbahn drohenden Wettbewerb vom Halse zu halten. Sie hat zu dem Zwecke in Paris mit der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft Verhandlungen angeknüpft, die gegenwärtig der Genehmigung der beiden Verwaltungsräthe in Madrid und Lissabon unterliegen und folgende Grundlagen haben: Die Nordbahn übernimmt den Betrieb der Linien Madrid-Caceres-Portugal und Astorga-Plasencia zum Selbstkostenpreise, indem sie auf diesen Linien die Nordbahntarife nach Maassgabe der kürzesten Entfernung einführt. Für das Jahr 1892 hat die Nordbahn der Portugiesischen Gesellschaft den Betriebsreinertrag der dann eröffneten Westbahnstrecken und ausserdem 2700000 Frcs. von dem Reinertrag der Cacereslinien zu übergeben; während der am 1. Januar 1893 beginnenden folgenden 9 Jahre hat die Nordbahn jährlich 4500000 Frcs. von dem Reinertrage dieser Linien abzugeben. Dafür bleibt aber die Portugiesische Gesellschaft während dieser 10 Jahre allein für die Verzinsung und Tilgung der 150000 Caceres-Schuldverschreibungen sowie der 94000 Westbahn-Schuldverschreibungen haftbar. Wenn nach Bestreitung der Betriebsausgaben und der Lasten von diesen Linien noch ein Gewinn verbleibt, so gehört dieser während der ersten 5 Jahre der Portugiesischen Gesellschaft ganz, während der folgenden 5 Jahre halb dieser und halb der Nordbahn. Sollte sich ein Betriebsfehlbetrag ergeben, so hat die Portugiesische Gesellschaft zur Schadloshaltung der Nordbahn dieser 55000 Stück ihrer 3 % Schuldverschreibungen zu übergeben. Nach 10jähriger Betriebszeit wird der Durchschnitt der drei besten unter den fünf ersten Jahren und andererseits der Durchschnitt der Hälfte der letzten fünf Jahre berechnet, und die Nordbahn hat der Portugiesischen Gesellschaft eine solche Anzahl Caceres-Schuldverschreibungen zu übergeben, dass deren Verzinsung und Tilgung den höchsten der beiden Durchschnitte darstellt; gleichzeitig hat die Nordbahn den Rest der ihr behufs Schadloshaltung für Betriebsfehlbeträge übergebenen 55000 Portugiesischen Schuldverschreibungen zurückzugeben. Sollten jedoch die beiden Jahrfünfte einen Fehlbetrag ergeben, so wird der Durchschnitt der 3 Jahre, in denen der Fehlbetrag am geringsten war, berechnet und die Nordbahn behält soviel von den 55000 Schuldverschreibungen, dass deren Verzinsung und Tilgung jenem Durchschnitt gleichkommt; der Rest der Schuldverschreibungen wird der Portugiesischen Gesellschaft zurückerstattet, welche keinenfalls zu einem höheren Opfer als diese 55000 Schuldverschreibungen verbunden ist. Nach Ablauf von 10 Jahren tritt die Nordbahn in alle Verpflichtungen, welche die Königlich Portugiesische Gesellschaft gegenüber den Inhabern der Caceres- und Westbahn-Schuldverschreibungen übernommen hat, doch wird letzteren freigestellt ihre nur zeitweilige Zinsengewähr geniessenden Schuldverschreibungen gegen solche der Nordbahn umzutauschen; die Caceres-Antheilscheine sollen gegen Schuldverschreibungen dieses Netzes im Verhältniss von 5 zu 3 umgetauscht werden. Die Portugiesische Gesellschaft übergibt der Nordbahn alle Antheilscheine und Schuldverschreibungen der Grossen Centralbahn, die Antheilscheine der Westbahn und die ganz fertiggestellte Linie Toralba-Soria, wogegen die Nordbahn 12000 Stück, Hypothek auf die genannte Linie geniessende Schuldverschreibungen zu übergeben hat. Die Nordbahn behält sich 3 Monate das Recht vor, gegen Bezahlung einer Million die Konzession und die Vorarbeiten für die Linie Soria-Castejon-Sanguesa-Pyrenäen zu erwerben. Wenn dieser Vertrag die Genehmigung der beiderseitigen Hauptversammlungen finden sollte, so ist damit die Nordbahn vor dem Wettbewerb der Grossen Centralbahn sichergestellt.

Noch einen anderen Zweck verfolgt die Nordbahn mit Erwerbung der Cacereslinien; sie will nämlich eine Verbindung zwischen Station Torrejos dieser Bahn und Station Belmez der Andalusischen Bahnen herstellen und damit der Gesellschaft

Madrid-Saragossa-Alicante einen grossen Theil des von den Andalusischen Bahnen nach Madrid gehenden Verkehrs, der jetzt unverkürzt der Madrid-Alicante-Gesellschaft zufallen muss, entziehen; denn die Waaren würden dann von Cordoba nach Madrid nur eine Strecke von 358 km (Cordoba-Belmez = 72 km, Belmez-Torrejos = 200 km, Torrejos-Madrid = 86 km) zurückzulegen haben gegen 442 km auf der jetzigen Verbindung. Die Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante indessen ist keineswegs geneigt, ohne weiteres das Feld zu räumen und hat deshalb Unterhandlungen mit der Andalusischen Eisenbahngesellschaft wegen Verschmelzung beider Netze angeknüpft; über das Ergebniss dieser Verhandlungen ist bisher noch nichts bekannt geworden.

Urtheile des Reichsgerichts.

Die Klage des Preussischen Eisenbahnbeamten gegen den Fiskus wegen vermögensrechtlicher Ansprüche aus dem Dienstverhältnisse ist gegen die Eisenbahndirektion zu richten.

Der frühere Bahnmeister B. in Nordhausen erhob Ansprüche gegen den Eisenbahnfiskus wegen ungerechtfertigter Entlassung und richtete die Klage gegen die Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. Diese wandte ein: die Anstellung, Gehaltszahlung, Beaufsichtigung und Entlassung des Klägers sei von dem Betriebsamte Nordhausen erfolgt; dieses habe nach den §§ 12 und 16 des Allerhöchsten Erlasses vom 24. November 1879 den Fiskus gegenüber der angestellten Klage zu vertreten. Abweichend von den Vorinstanzen wurde diese Einrede vom Reichsgericht für unbegründet erklärt.

Aus den Gründen: „Auf Grund der §§ 12 und 16 des Allerhöchsten Erlasses vom 24. November 1879 ist angenommen, dass die Klagen auf Entschädigung aus dem Haftpflichtgesetze gegen die Betriebsämter zu richten sind (Entscheidungen des Reichsgerichts Band 5 p. 423; Band 8 p. 403). Ueber die Vertretung des Fiskus bei Klagen der Eisenbahnbeamten über vermögensrechtliche Ansprüche aus ihrem Dienstverhältnisse, insbesondere über Ansprüche auf Besoldung, Pension oder Wartegeld sind in dem Erlasse vom 24. November 1879 Bestimmungen nicht enthalten; es ist vielmehr für diese Frage der § 3 des Gesetzes vom 24. Mai 1861 maassgebend. Darnach ist die Klage gegen „diejenige Provinzialbehörde des betreffenden Verwaltungsressorts“ und in Ermangelung eines solchen gegen diejenige Bezirksregierung zu richten, in deren Amtsbezirk der Beamte zu der Zeit, wo der Anspruch entstanden ist, vermöge seines dienstlichen Wohnsitzes seinen persönlichen Gerichtsstand gehabt hat.

Unter Provinzialbehörde wird aber im allgemeinen eine unmittelbar unter dem Minister stehende Behörde verstanden (vergl. Verordnung vom 30. April 1815, Instruktion für die Oberpräsidenten vom 31. Dezember 1825 § 2, Kabinetsordre vom 31. Dezember 1825, Gesetz vom 21. Juli 1852 § 25). Dementsprechend ist auch für den Fall, dass eine Provinzialbehörde des betreffenden Ressorts nicht vorhanden ist, in dem Gesetze vom 24. Mai 1861 angeordnet, dass die Klage gegen die unmittelbar unter dem Minister stehende Bezirksregierung zu richten ist. Darnach müssen die Eisenbahndirektionen als die Provinzialbehörden angesehen werden, welche den Eisenbahnfiskus in den Fällen des § 1 des Gesetzes von 1861 zu vertreten haben.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 23. Februar 1891 in der Sache des vormaligen Bahnmeisters B. wider Preuss. Eisenbahnfiskus [Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.])

Bücherschau.

Der General-Gütertarif der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen. Ausgabe vom 1. Juli 1891. Wien 1891. Druck und Verlag der K. K. Hof- und Staatsdruckerei. 2869 Seiten Folio.

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat sich der mühevollen Aufgabe unterzogen, dass in Hunderten von Heften und Nachträgen zerstreute Tarifmaterial des über 7 000 km umfassenden Staatsbahnnetzes in ein einziges Tarifbuch in einer konzisen und erschöpfenden Form zu vereinigen und dasselbe sowohl als Dienstbehelf für ihre Stationen einzuführen, als auch im Abonnementswege und Einzelverkauf dem Publikum zugänglich zu machen.

Das im Verlage der K. K. Hof- und Staatsdruckerei am 1. Juli d. J. unter dem Titel: „General-Gütertarif der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen“ erscheinende Tarifsammelwerk enthält ausser den neuen Lokal-Gütertarifen auch alle auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen für die direkten Inlands- und Auslandsverkehre derzeit gültigen Gütertarife mit Inbegriff aller bis zum 1. Juli d. J. hierzu erschienenen Nachträge, liefert sohin ein Gesammtbild aller Tarife, an denen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen als Aufgabe- oder Abgabebahn betheiligt sind.

Der reichhaltige, über 2 300 Gross-Folioseiten umfassende Inhalt ist in systematischer und übersichtlicher Anordnung in zwei Hauptabschnitte getheilt, die wieder in Abtheilungen zerfallen, und zwar der erste Abschnitt in zwei, der zweite in elf Abtheilungen. Während die beiden Abtheilungen des I. Abschnittes das Betriebsreglement und den Tariftheil I: „Gemeinsame Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern“, ferner die mit 1. Juli l. J. in Wirksamkeit tretenden neuen Lokal-Gütertarife der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen enthalten, ist der zweite Abschnitt mit seinen elf Abtheilungen den mit fremden Eisenbahnverwaltungen bestehenden direkten Inlands- und Auslandstarifen, nebst den einschlägigen Betriebsreglements und Tariftheilen I gewidmet, und zwar:

I. Reglements und Tarife für die direkten inländischen Anschluss- und Verbandverkehre mit Oesterreich-Ungarn.
II. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit den Balkanländern: Bulgarien, Serbien und der Türkei.
III. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit Belgien.
IV. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit dem Deutschen Reiche und Luxemburg.
V. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit Frankreich.
VI. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit Italien.
VII. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit den Niederlanden.
VIII. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit Rumänien.
IX. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit Russland.
X. Reglements und Tarife für die direkten Verbandverkehre mit der Schweiz.
XI. Reglements und Tarife für die Wasser-Umschlagplätze, die überseeischen Hafenplätze und den Bodensee-Ufertarif.

Jedem der beiden Abschnitte bezw. jeder einzelnen Abtheilung ist ein genaues Inhaltsverzeichniss beigegeben, welches die Reglements und Tarife mit Angabe ihrer Ordnungsnummer, ihrer Benennung, ihres Inhaltes und der Seite, auf welcher sie im General-Gütertarife beginnen, enthält.

Die Anfangsseite jedes Tarifes bringt an erster Stelle einen Hinweis auf das geltende Betriebsreglement und den anzuwendenden Tariftheil I unter Angabe der Seite, auf welcher sie im General-Gütertarife zu finden sind.

Ebenso sind bei den im Verkehre mit dem Auslande in fremder Valuta aufgestellten Tarifen die jeweilig zur Anwendung gelangenden Kurszuschlags- oder Kürzungstabellen im Kopfe des betreffenden Tarifes vermerkt.

An der Hand der Inhaltsverzeichnisse und bei Berücksichtigung der vorerwähnten Daten wird jeder im Tarifwesen halbwegs Bewanderte ohne Schwierigkeit in der Lage sein, aus dem verzeichneten Tarifmaterial jenen Frachtsatz herauszufinden, der für die gesuchte Verkehrsrelation in Geltung steht.

Ueberdies sind zur raschen und sicheren Auffindung der Frachtsätze dem General-Gütertarife noch folgende Behelfe beigegeben:

1. Eine Uebersichtskarte, in welcher das gesammte, in staatlicher Verwaltung befindliche Bahnnetz in 30 Linien beziehungsweise Stationsgruppen eingetheilt erscheint.

2. Verzeichnisse der mit den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in direkter Beziehung stehenden Stationen des In- und Auslandes.

3. Ein zweckmässig angelegter Index und eine dem Werke vorangeschickte „Anleitung zur Auffindung der Frachtsätze.“

Einen besonderen und nicht hoch genug anzuschlagenden Werth gewinnt der General-Gütertarif durch die jährlich zweimal, am 1. Januar und 1. Juli eines jeden Jahres erfolgende Neuauflage, sowie durch die Einrichtung, welche für die in der Zwischenzeit von Fall zu Fall zur Ausgabe gelangenden Nachträge getroffen wurde.*) Danach werden die Nachträge in der Art eingerichtet werden, dass dieselben zur Vermeidung handschriftlicher Berichtigungen stets den richtig gestellten Inhalt

*) Der Pränumerationspreis für das Werk pro Jahr (beide Ausgaben vom Januar und Juli nebst Nachträgen umfassend) beträgt bei portofreier Zusendung für Oesterreich-Ungarn 24 fl. Oe. W., für das Deutsche Reich 42 *M.*, für die andern Staaten Europas 52 Frcs. bezw. 20 R.

Im Einzelverkauf beträgt der Bezugspreis bei portofreier Zusendung ausschl. Nachträgen für je eine Ausgabe 12 fl. bezw. 21 *M.* = 26 Frcs. = 10 R.

jener Seite des General-Gütertarifes bringen werden, auf welchen sich die Aenderungen beziehen, so zwar, dass es zur Evidenzhaltung der Tarifänderungen keiner weiteren Mühe bedarf, als einfach die alte Seite durch die korrespondirende neue zu ersetzen.

Der General-Gütertarif wird sonach nicht nur einem längstgefühlten Bedürfnisse der bahnseitigen Dienststellen Rechnung tragen, sondern er ist auch berufen, für alle jene Personen, welche Güterbeförderung auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zu besorgen haben, als unentbehrliches Tarif-Nachschlagebuch zu dienen.

Briefkasten.

Herrn S. Der von Ihnen erbetene Redaktionsvermerk zu dem Ihrerseits eingesandten Aufsatze „Der Schnellzug-Zuschlag" konnte nicht mehr aufgenommen werden, da inzwischen der bezügliche Aufsatz in Nr. 47 S. 461 fg. veröffentlicht worden war. Wir konstatiren aber gern, dass erstgenannter Aufsatz bereits beim Erscheinen des in Nr. 42 unserer Zeitung veröffentlichten Aufsatzes „Zum neuen Personentarif", in welchem ein ähnlicher Gedanke ausgesprochen ist, bei uns eingegangen war. Die Redaktion.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Pfälzische Eisenbahnen. Lokal-Güterverkehr. Am 1. Juli lfd. Js. wird die Theilstrecke Frankenthal-Grosskarlbach der schmalspurigen Lokalbahnen der Pfälzischen Eisenbahnen für die Beförderung von Personen, lebenden Thieren, Gütern usw. dem Verkehre übergeben.

Ludwigshafen a/Rh., den 21. Juni 1891.
Die Direktion. (1204)
v. Lavale.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Alteheide für den Personenverkehr. Am 20. Juni d. J. ist der in Kilometerstation 48, 85 (zwischen Ribnitz und Gelbensande) der Strecke Stralsund-Rostock errichtete Haltepunkt Alteheide für den Personenverkehr eröffnet. Daselbst werden bis auf weiteres folgende Züge nach Bedarf anhalten:

A. Richtung Ribnitz-Rostock:
Zug 977 um 5^{25}
„ 979 „ 8^{45}
„ 983 „ 7^{37}

B. Richtung Rostock-Ribnitz:
Zug 978 um 9^{24}
„ 982 „ 6^{28}
„ 984 „ 11^{27}.

Berlin, im Juni 1891. (1205 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird die im diesseitigen Bezirke zwischen den Stationen Müllenborn und Gondelsheim (Eifel) gelegene Haltestelle Büdesheim für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet und in die Gütertarife für den diesseitigen Binnen- und den Rheinischen Nachbarverkehr, sowie die Staatsbahnverkehre mit dem linksrheinischen Bezirk aufgenommen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 27. Juni 1891. (1206)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Eröffnung der Personenhaltestelle Altendorf a. d. Ruhr für den Güterverkehr und Herausgabe des Nachtrags IV zum Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.). Am 1. Juli d. J. wird die Personenhaltestelle Altendorf a. d. Ruhr unsers Bezirks für den unbeschränkten Güterverkehr (ausschliesslich jedoch Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere) eröffnet.

Den für die Frachtberechnung maassgebenden Tarifkilometerzeiger zwischen Altendorf a. d. Ruhr und unsern übrigen Stationen enthält der mit demselben Tage zum Gütertarif (Theil II) für den Lokalverkehr unsers Verwaltungsbezirks vom 1. April 1890 erscheinende Nachtrag IV, in welchen ausserdem noch Aenderungen zum Nebengebührentarif, Ausnahmefrachtsätze für Giesserei-Roheisen von Hörde nach Leer und Norden, sowie Berichtigungen aufgenommen sind.

Abdrücke des Nachtrags sind bei unsern Güterabfertigungsstellen und in unserem hiesigen Geschäftslokale zu haben.

Köln, den 21. Juni 1891. (1207)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Berlin-Bayerischer Güterverkehr. Vom 1. Juli d. J. ab werden die dem Ausnahmetarif 2 für Metall-Stückgüter und Holzwaaren angehörigen Artikel zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 1 für bestimmte Stückgüter (Düngemittel, Futtermittel etc.) abgefertigt und die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 aufgehoben.

Ferner werden vom 1. Juli d. J. ab direkte Frachtsätze von und nach Tempelhof (Rangirbhf.) für solche Frachtgüter (Frachtstückgut und Wagenladungen) eingeführt, welche in Tempelhof (Rangirbhf.) zur Umkartirung gelangen oder für die Königliche Hauptwerkstatt Tempelhof bestimmt sind oder von derselben aufgegeben werden. Als Tarifentfernungen für die Station Tempelhof (Rangirbhf.) finden die Tarifentfernungen für Berlin (Anhalt-Dresdener Bahnhof) abzüglich 5 km Anwendung.

Die seitherige Station Tempelhof führt jetzt die Bezeichnung „Tempelhof, Ringbahn."

Ausserdem werden die Stationen Lindau und Bregenz unter Aufhebung der für diese Stationen im Mitteldeutschen Verbande (Tarifheft 6 und 7) bestehenden Frachtsätze vom 1. Juli d. J. ab in den Berlin-Bayerischen Güterverkehr aufgenommen, und zwar Lindau mit den Frachtsätzen, welche in dem vom 1. Juli d. J. ab gültigen Berlin-Württembergischen Gütertarife für Friedrichshafen vorgesehen sind, und Bregenz mit den in demselben Tarife enthaltenen Frachtsätzen für Bregenz.

Erfurt, den 22. Juni 1891. (1208)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Vom 10. Juli d. J. ab wird die Station Remse in den Ausnahmetarif 6 für Schleifholz des Tarifheftes 2 einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 17. Juni 1891. (1209)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für Metalle und Metallwaaren sowie Holzwaaren bei Aufgabe als Stückgut. Am 1. Juli 1891 gelangen die im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für Metalle, Metallwaaren und Holzwaaren bei Aufgabe als Stückgut zur Aufhebung. Die diesem Ausnahmetarif angehörenden Artikel werden von dem genannten Tage ab unter den bisherigen Bedingungen zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 10 für bestimmte Stückgüter befördert, wodurch in vielen Fällen Frachtermässigungen eintreten.

Magdeburg, den 23. Juni 1891. (1210)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der St. Petersburg-Warschauer Bahn über Bialystock-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel zur seewärtigen Ausfuhr ist mit Gültigkeit von sogleich ein direkter Tarif erschienen. Druckexemplare sind zum Stückpreise von 10 ₰ auf den genannten Deutschen Stationen käuflich zu haben.

Direktion. (1211 H&V)

Viehverkehr mit der Eisern-Siegener Eisenbahn. Vom 1. Juli l. J. ab werden Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere im Verkehr mit den Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn auf Grund folgender Tarife direkt abgefertigt:

Lokaltarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld vom 1. Juli 1888 und Gemeinschaftlicher Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Elberfeld, Frankfurt a/M. usw. vom 1. Oktober 1889.

Elberfeld, den 19. Juni 1891. (1212)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (rechtsrhein.)-Breslau. Am 1. Juli d. J. tritt für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn und den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahnen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau sowie Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der Gütertarif vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen aufgehoben wird mit Ausnahme der Bestimmungen, Entfernungen und Tarifsätze für

1. die Abfertigung von Eilgütern auf den Stationen Düsseldorf B. M. und Düsseldorf Rh.,
2. die Abfertigung des Gesammtverkehrs auf Station Sosnowice (W. W. E.),

welche bis auf weiteres noch in Kraft bleiben.

Der neue Tarif enthält neben einigen geringen Frachterhöhungen zum Theil auch nicht unbedeutende Frachtermässigungen.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. August d. J. ab.

Näheres ist bei unserem Verkehrsbüreau sowie auf den Güterabfertigungs-

stellen zu erfahren. Bei letzteren bezw. bei den betreffenden Stationskassen sind Abdrücke des neuen Tarifs zum Preise von 2,90 *M.* das Stück zu haben.

Breslau, den 22. Juni 1891. (1213)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Breslau - Sächsischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. tritt ein neuer Breslau-Sächsischer Verbandsgütertarif in Kraft, durch welchen der jetzt bestehende Tarif vom 1. April 1888 nebst Nachträgen I—VII aufgehoben wird. Nur die Frachtsätze bezw. Entfernungen für die Station Sosnowice W. W. E. bleiben noch bis auf weiteres in Geltung.

Der neue Tarif ist durch die Aufnahme neuer Stationen und durch den Ausnahmetarif 3 für Wegebaumaterialien erweitert worden.

Der für die Frachtberechnung maassgebende Kilometerzeiger enthält neben vielfachen Ermässigungen auch geringfügige durch Aenderung der Entfernungen einzelner Strecken bedingte Erhöhungen. Erhöhungen bis ungefähr 0,05 *M.* für 100 kg treten ferner ein in den Frachtsätzen für die Stationen Friedland in Böhmen und Raspenau-Liebwerda der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und im Ausnahmetarif 4 und 5 für Blei und Zink etc. insofern, als die bezüglichen Sätze dieser Ausnahmetarife fortan nicht mehr auf bleiische und zinkische Erzeugnisse Anwendung finden. Hier betragen die Erhöhungen infolge Anwendung der Sätze der Allgemeinen Wagenladungsklassen bis 0,98 *M.* für 100 kg.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. August d. J. in Geltung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilt schon jetzt nähere Auskunft unser Verkehrsbüreau.

Druckabzüge des Tarifs sind von Mitte Juli ab zum Preise von 1 *M.* für das Stück käuflich zu haben.

Breslau, den 23. Juni 1891. (1214)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der auch für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen Basel B. B. und Waldshut einerseits und Stationen der Schweizerischen Bahnen sowie den Dampfbootstationen des Zürichsees anderseits gültige gemeinsame Schweizerische Ausnahmetarif Nr. 3 für die Beförderung von Lebensmitteln in beschleunigter Fracht vom 1. September 1887 findet mit sofortiger Wirkung auch auf den Artikel „Sauerkraut" Anwendung.

Karlsruhe, den 21. Juni 1891. (1215)
Generaldirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. treten für die Beförderung von Gütern der Stückgutklasse II, der Wagenladungsklasse A 1 und des Spezialtarifs A 2 zwischen Branik-Hodkovicky einerseits und Chemnitz, Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.) andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 18. Juni 1891. (1216)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn - Güterverkehr Elberfeld-Magdeburg. Am 1. Juli d. J. erscheint zum Gütertarif Elberfeld-Magdeburg vom 1. Januar 1889 der Nachtrag IX. Er enthält abgekürzte Entfernungen für die Stationen Herdecke Rh., Hoerde Rh. und Löttringhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld.

Elberfeld, den 23. Juni 1891. (1217)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc.-Altona. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag I zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, enthaltend neue und anderweite (ermässigte) Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Altendorf a. d. Ruhr, Annen Rh., Dortmund Rh. und Witten Rh. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) und Georgsmarienhütte der Georgsmarienhütten-Eisenbahn sowie Aenderungen und Ergänzungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 21. Juni 1891. (1218)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Genthin (Direktionsbezirk Magdeburg) in den Gütertarif des oben bezeichneten Verkehrs einbezogen. — Der Frachtberechnung werden die um 26 km erhöhten Entfernungen der Station Burg bei Magdeburg zu Grunde gelegt.

Frankfurt a/M., den 20. Juni 1891. (1219)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussisch-Bayerischer Verband. Vom 1. Juli d. J. ab werden die dem Ausnahmetarif 8 für Metallstückgüter und Holzwaaren angehörigen Artikel zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 9 für bestimmte Stückgüter (Düngemittel, Futtermittel etc.) befördert und der Ausnahmetarif 8 ausser Kraft gesetzt.

Erfurt, den 23. Juni 1891. (1220)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli/19. Juni cr. wird unter der Bezeichnung: „Importtarif nach Russland, Danzig-Moskauer Eisenbahnverkehr" ein direkter Tarif für die Beförderung von Frachtgütern von den Stationen Danzig und Neufahrwasser nach den Stationen Smolensk, Wjasma und Moskau der Moskau-Brest-Eisenbahn eingeführt. Exemplare dieses Tarifs können zum Stückpreise von 0,25 *M.* von den genannten Deutschen Stationen, sowie von der unterzeichneten Verwaltung bezogen werden.

Danzig, am 23. Juni 1891. (1221J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer-Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif. Am 1. Juli d. J. gelangt zu dem Binnen-Gütertarif für den Direktionsbezirk Breslau ein Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält insbesondere Entfernungen und Frachtsätze für die zwischen Rybnik und Czernitz belegene Station Niedobschütz, welche am 1. Juli d. J. für den Eil- und Stückgutverkehr eingerichtet wird, sowie für die Haltestelle Grafenort, über deren späteren Eröffnungstermin und Abfertigungsbefugnisse s. Zt. noch Bekanntmachung erlassen werden wird.

Im übrigen enthält derselbe meistens bereits durchgeführte und bekannt gemachte Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, zum Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, öffentlichen Anschlussgeleisen etc., der Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter, für Holz des Spezialtarifs II, rohe Steine, Eisenerze etc. und Wegebaumaterialien sowie die Aufhebung des Ausnahmetarifs 10 für Grubenholz und Ergänzungen und Berichtigungen des Kilometerzeigers. Insoweit durch letztere Erhöhungen bedingt werden, treten dieselben erst am 15. August d. J. in Kraft. Abdrücke des Nachtrags II verabfolgen die Stationskassen unentgeltlich.

Breslau, den 24. Juni 1891. (1222)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. treten die Nachträge I zu dem gemeinschaftlichen Hefte und zu den Heften 1, 2 und 3 des Tarifs vom 1. Januar 1891 in Kraft, enthaltend: Aufnahme neuer Stationen der Bayerischen Staatsbahnen sowie der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh. und rechtsrhein.), einen neuen Ausnahmetarif 8 für Steinkohlentheerpech, die bereits veröffentlichte Verschmelzung der Ausnahmetarife 1a und 1b für bestimmte Stückgüter, sowie einige sonstige Ergänzungen und Aenderungen.

Die Nachträge sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 23. Juni 1891. (1223)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr zwischen der Station Steeden der Kerkerbachbahn und der Station Cronberg der Cronberger Bahn. Vom 27. dieses Monats an wird zwischen den vorgenannten Stationen direkter Güterverkehr eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 25. Juni 1891. (1224)
Im Namen der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Kön. Ungar. Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages I zu dem auf den Linien der Kön. Ung. Staatseisenbahnen gültigen Kilometerzeiger und Lokal - Gütertarif (Theil II). Am 1. Juli 1891 tritt zu dem auf den Linien der Kön. Ung. Staatseisenbahnen vom 1. Januar gültigen Kilometerzeiger und Lokal - Gütertarif (Theil II) der I. Nachtrag in Kraft.

Der Nachtrag des Kilometerzeigers enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der Bestimmungen, die Namensänderung der Stationen Nyustya und Zichyfalva, die kilometrischen Entfernungen der Station Budapest-Ferenczváros-Marhavásár, der Haltestellen Brod-Moravicza und Caprag und der Ausweiche Herczkó, Aenderung der kilometrischen Entfernungen der Ausweiche Zsolcza, Eröffnung neuer Haltestellen und Druckfehlerberichtigungen.

Der Nachtrag des Gütertarifes enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der Bestimmungen — namentlich Eröffnung der Station Budapest-Ferenczváros-Marhavásár für die Auf- und Abgabe von Hornvieh, Schafen und sonstigem Kleinvieh (mit Ausnahme von Schweinen), sowie todten Thieren; Errichtung der Ausweichen Zsolcza und Herczkó für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr, Ermässigung der für die, von Ungvár-Zugóvonal nach der Station Ungvár zu befördernden Holz- und Holzkohlensendungen zur Einhebung gelangenden Gebühr, Aenderung der Bestimmungen für die Manipulation der von oder nach Fiume zu befördernden Güter in den Hafenmagazinen und auf

den freien Lagerplätzen und Einführung einer Ueberfuhrsgebühr für die in der Station Vukovár auf die Schiffe oder umgekehrt umzuladenden Güter — ferner Aenderungen bezw. Ergänzungen einzelner Ausnahmetarife, Namensänderung der Stationen Nyustya und Zichyfalva, geänderte Frachtsätze für die Ausweiche Zsolcza, Stations- und Schnitttaritssätze für die Ausweiche Herczkó, Auflassung der Station Drnje-Drávapart und schliesslich Druckfehlerberichtigungen.

Insofern Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst mit dem 1. August 1891 in Kraft treten.

Diese Nachträge werden in der Tarifabtheilung der Direktion und in den grösseren Stationen der Kön. Ung. Staatseisenbahnen für 10 kr. pro Exemplar erhältlich sein.

Budapest, am 21. Juni 1891. (1225)

Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Elbeumschlags-Verkehr. Folgende Frachtsätze treten mit 1. Juli d. J. unter Berücksichtigung der im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" enthaltenen speziellen Bedingungen im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von oder nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach oder von Floridsdorf-Donaufeld K. F. N. B., Jedlesee Oe. N. W. B., Klosterneuburg-W. K. K. St. B., Korneuburg Oe. N. W. B., Nussdorf K. K. St. B., Stadlau St. E. G., Stockerau Oe. N. W. B., Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B., Lagerhaus K. K. St. B.

	Stückgut	bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	₰	₰	₰
Stückgutklasse I	359	—	—
„ II	318	—	—
Allgemeine Wagenladungsklasse A 1	—	203	—
Allgemeine Wagenladungsklasse B	—	—	156
Allgemeine Wagenladungsklasse C 1	—	273	—
Allgemeine Wagenladungsklasse C 2	—	—	240
Spezialtarif A 2	—	203	—
„ I	—	—	156
„ II	—	—	143
„ III	—	—	102
Ausn.-Tarif Nr. 10 für Stückgüter	—	273	240

Von oder nach Schönpriesen-Umschlag nach oder von Floridsdorf-Donaufeld K. F. N. B., Jedlesee Oe. N. W. B., Klosterneuburg-W. K. K. St. B., Korneuburg Oe. N. W. B., Nussdorf K. K. St. B., Stadlau St. E. G., Stockerau Oe. N. W. B., Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B., Lagerhaus K. K. St. B.

	Stückgut	5000 kg	10000 kg
Stückgutklasse I	354	—	—
„ II	313	—	—
Allgemeine Wagenladungsklasse A 1	—	198	—
Allgemeine Wagenladungsklasse B	—	—	151
Allgemeine Wagenladungsklasse C 1	—	268	—
Allgemeine Wagenladungsklasse C 2	—	—	235
Spezialtarif A 2	—	198	—
„ I	—	—	151
„ II	—	—	138
„ III	—	—	97
Ausn.-Tarif Nr. 10 für Stückgüter	—	268	235

Von oder nach Dresden-Elbkai nach oder von Floridsdorf-Donaufeld K. F. N. B., Jedlesee Oe. N. W. B., Klosterneuburg-W. K. K. St. B., Korneuburg Oe. N. W. B., Nussdorf K. K. St. B., Stadlau St. E. G., Stockerau Oe. N. W. B., Wien K. E. B., K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B., Lagerhaus K. K. St. B.

	Stückgut	5000 kg	10000 kg
Allgemeine Wagenladungsklasse A 1	—	257	—
Allgemeine Wagenladungsklasse B	—	—	203
Allgemeine Wagenladungsklasse C 1	—	327	—
Allgemeine Wagenladungsklasse C 2	—	—	287
Spezialtarif A 2	—	243	—
„ I	—	—	192
„ II	—	—	172
„ III	—	—	124
Ausn.-Tarif Nr. 10 für Stückgüter	—	327	287

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr.

Wien, am 16. Juni 1891. (1226)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn. Einführung des Nachtrages VIII zu Theil II: Gebührentarife für den Eil- und Frachtgüter-Transport auf der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn vom 15. September 1886. Mit Gültigkeit vom 1. Juli a. c. gelangt der Nachtrag VIII zu dem vorbezeichneten Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält Stationstarife, durch welche die in dem bezüglichen Haupttarife Seite 32—129, sowie in den Nachträgen I, IV und V enthaltenen Frachtsätze für Eilgüter, ferner für Frachtgüter der Normalklasse I, Klasse II, Wagenladungsklassen A, B, C und der Spezialtarife 1, 2 und 3 ausser Wirksamkeit treten.

Ausserdem wird durch den gedachten Nachtrag die bisher nur für die Aufnahme von Eilgütern eingerichtete Haltestelle Zurawica auch für den Frachtgüterverkehr eröffnet.

Exemplare des mehrerwähnten Nachtrages können ab 1. Juli cr. bei den diesseitigen Stationen sowie bei der Betriebsdirektion in Lemberg und im Oekonomate in Wien bezogen werden.

Wien, am 19. Juni 1891. (1227)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen für die Beförderung von frischem Obst, auch Beerenobst, direkte Ausnahmefrachtsätze von der Station Cranenburg nach Rotterdam zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen diese Stationen.

Amsterdam, 20. Juni 1891. (1228)

Die Spezialdirektion der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum „Betriebsreglement nebst Zusatzbestimmungen und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und von Hunden in Begleitung von Reisenden auf den Gr. Badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen" ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der Nachtrag I ausgegeben worden. Derselbe enthält: 1. Aenderung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, 2. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und des Tarifes.

Karlsruhe, den 23. Juni 1891. (1229)

Generaldirektion

Direkter Personenverkehr nach Helgoland, Westerland und Wyk a. Föhr. (Einführung des Tarifnachtrages I.) Am 15. Juli l. J. tritt der Nachtrag I zum Tarife für den direkten Personen- und Gepäckverkehr von und nach Amrum, Helgoland, Munkmarsch, Norderney, Westerland und Wyk a. Föhr vom 10. Juli 1890 in Wirksamkeit. Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Titels, des Inhaltsverzeichnisses, des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen des Haupttarifes und
2. Aenderungen und Ergänzungen der Kreistafeln.

Wien, am 19. Juni 1891. (1230)

Die Direktion der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Leipzig-Eilenburg belegene Haltestelle Schönefeld, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet.

Erfurt, den 20. Juni 1891. (1231)

Königliche Eisenbahndirektion.

(Schluss der amtlichen Bekanntm. S. VI.)

Nr. 12. Jahrgang 1891. Berlin, am 27. Juni 1891.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	—	eisernes Rohr —	10	1	Winterswyk	Rechtsrh. Köln	
2	{ AB }	—	2	Fässer	Cement —	360	2	Duisburg	"	
3	A B	3	1	Fass	leer —	5	3	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
4	A E	I	1	—	Rosshaut —	7	4	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
5	A E	858	1	Korb	leere Flaschen —	15	5	Mannheim	Badische Stsb.	
6	A H	—	4	Pack	leere Säcke —	138	6	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
7	A R	134572/3	2	Kisten	Lichte —	60	7	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
8	A W	—	1	Pack	leere Körbe —	6	8	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
9	B	32	1	{ Petrol.-Fass }	leer —	32	9	"	"	
10	B C	2174	1	Fass	Oel —	154	10	Sterkrade	Rechtsrh. Köln	
11	{ B u. E B P }	7943	1	Sack	Kaffee —	83	11	Berlin L.	K. E.-D. Altona	
12	B & H	67	1	{ altes Oelfass }	— —	37	12	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
13	C B	2921	1	Kiste	Aepfelschnitte —	15	13	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
14	C H	33	1	Fass	leer —	5	14	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
15	C H	2014	1	Kiste	leere Flaschen —	32	15	"	"	
16	C H E	601	1	"	leer —	20	16	"	"	
17	C S	8646	1	"	? —	9	17	"	"	
18	D	1	1	—	Tisch (unverpackt) —	9, 5	18	Spandau	"	
19	D J D	60	1	Kübel	leer —	—	19	Düren	Linksrh. Köln	{ im Wagen 17161 Brbg. überz. vorgef.
20	D S	2215/2217	3	Ballen	Strohgeflecht —	70	20	Breslau M.	K. E.-D. Berlin	
21	E A K C	3534	1	Fass	leer —	5	21	Hamburg B.	K. E-D. Altona	
22	E A N	511	1	—	Kinderstuhl —	3	22	"	"	
23	E M C	7571/2	2	Kisten	? —	109	23	"	"	
24	E V	81	1	Kiste	? —	91	24	"	"	
25	E W	34	1	Kollo	Matratze —	17	25	"	"	
26	F C	1172	1	Kiste	Seife —	51	26	{ Dresden-Neust Leipz. Bhf. }	Sächsische Stsb.	{ Zütphen beschr.
27	F H	1086	1	"	leer, gebr. —	22	27	{ Plauen i. V. (ob. Bhf.) }	"	
28	F M	15	1	Bällchen	Emballage u. 1 Bettuch	1, 5	28	Weimar	K. E.-D. Erfurt	{ aus Wagen 16241 Brbg.
29	F R	—	1	Kiste	leere Kisten —	56	29	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
30	F S	1	1	—	Schmiedestück —	118	30	Düsseldorf	"	
31	G B	1	1	Kiste	? —	83	31	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
32	G & Co.	522/23	2	Kisten	Patronen —	440	32	"	"	
33	G D W J	2087	1	Bund	Säcke —	20	33	Wesselburen	"	
34	G K	1373/4	{ 1 1	Korb Ballen }	Piassavabesen —	45	34	Hamburg H.	"	
35	G S	—	8	Pack	leere Säcke —	169	35	Hamburg B.	"	
36	G W C	10359	1	Kiste	leer —	4	36	"	"	
37	H	5	1	"	Kleider —	40	37	Hamburg H.	"	
38	{ × schwarz H }	235	1	Sack	Rindsschuhe —	33	38	Schandau	Sächsische Stsb.	{ Schandau beschrieben.
39	H B	9863	1	Rolle	Drahtgeflecht —	7, 5	39	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
40	H H	3321	1	Kiste	Piano —	352	40	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
41	H W	35	1	{ Petrol.-Fass }	leer —	35	41	"	"	
42	J C H	10	1	Harass	unbekannt —	104	42	Achern	Badische Stsb.	
43	J C H	35	1	{ Petrol.-Fass }	leer —	35	43	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
44	J M	—	2	Pack	Eisenwaaren —	49	44	Kehl	Badische Stsb.	
45	{ J T F }	9	1	Fass	leer —	19	45	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
46	K	35	1	Rolle	Draht —	51	46	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
47	L W	2094	1	Kiste	Apothekerfläschchen	23	47	Cleve	"	
48	L W	66	1	"	? —	130	48	Wittenberge	K. E.-D. Altona	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	M	13/15	1	Partie	Eisenblechplatten —	39	49	Mülheim a. d. R. B. M.	Rechtsrh. Köln	
50	M B	III	1	Pack	? —	10	50	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
51	M C S	8503	1	Kiste	? —	34	51	„	„	
52	M F	14	1	—	Privatdecke —	—	52	Singen	Badische Stsb.	
53	M & S	27036	1	Pack	Schmirgelpapier —	44	53	Coblenz rh.	Linksrh. Köln	
54	S	58	1	Kiste	Käse —	21	54	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
55	S	33699	1	—	Käse —	22	55	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
56	S C	140 / 1758	2	Kisten	leer —	15	56	Hamburg H.	„	
57	S M	3	1	Bund	leere Säcke —	6	57	Immendingen	Badische Stsb.	
58	S P	460	1	Weinfass	leer —	10	58	Berlin L.	K. E.-D. Altona	
59	St	—	1	Sack	Kleie —	51	59	Dresd.-Neust. Elbkai	Sächsische Stsb.	
60	St	—	1	Kiste	Nägel —	?	60	Kiel	K. E.-D. Altona	
61	T	5	1	„	? —	52	61	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	beschr. mit Friedland.
62	T HK	90	1	„	leer —	16	62	Neunkirchen	Rechtsrh. Köln	bezettelt: Creuzthal-Neunkirchen.
63	W	2064	1	„	Eisenwaaren —	26	63	Düsseldorf	„	
64	W	1091	1	Sack	Packung (Asbest) —	24	64	Altendorf	„	
65	WE	—	2	Pack	Effekten —	22	65	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
66	W H	50	1	Fass	unbekannt —	264	66	Mannheim	Badische Stsb.	
67	Z S	14211	1	Kiste	leer, gebr. —	13	67	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
68	B. R. Berlin Bischofstr.	6 / 19	1	Ballen	Manufakturwaaren —	17	68	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
69	Bergedorf	11205	1	Fass	leer —	20	69	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
70	Dupont	—	1	Pack	Zeitungen —	1	70	Boisschot	Grand Central Belge	
71	Elmshorn	3696 / 3703	2	Fässer	leer —	53	71	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
72	Evrard	24 / 3	2	—	Privatdecken —	—	72	Gerpinnes	Grand Central Belge	
73	R. Grossmann	—	5	Pack	leere Säcke —	115	73	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
74	Holsatia	—	1	Fass	leer —	6	74	„	„	
75	A. König	—	1	—	hölz. Kalkmaass —	13	75	Riesa	Sächsische Stsb.	
76	Liebling	—	2	—	Holzthüren —	42	76	Tetschen	„	
77	Heinrich Listner	2395	1	Sack	Kleie —	100	77	Johann-georgenstadt	„	
78	Rudenburg	—	1	—	Leine —	—	78	Berlin L.	K. E.-D. Altona	
79	desgl.	89	1	—	Leine —	—	79	„	„	
80	Fr.-Kapitain Wöthers, Hamburg, St. Pauli	—	1	Fass	? —	?	80	Kiel	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
81	—	XV	1	—	eis. Deckel —	2	81	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
82	—	16	1	Pack	2 Pappdeckel-schachteln	6	82	Karlsruhe	Badische Stsb.	
83	—	16759 / 16342	2	—	eis. Cylinder —	76	83	Danzig	K. E.-D. Bromberg	beschr.: Berlin.
84	—	3099	1	—	Kesselboden —	27,5	84	Dortmunderfeld	Rechtsrh. Köln	
85	—	21090	1	Ballen	Lumpen —	91	85	Labes	K. E.-D. Bromberg	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
86	P. D. C. M. B. (in Raute)	1510	1	Ballen	gebr. Wurzeln —	73	86	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
87	[Zeichen]	—	1	Fass	? —	10	87	„	„	
88	[Dreieck]	2360 / 2212	2	Petrol.-Fässer	leer —	34 / 31	88	„	„	
89	F (im Stern)	3644	1	Kiste	leer —	10	89	Engers	Rechtsrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
90	×	17	1	Sack	Emballage —	21	90	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
91	1 weisser Strich	—	1	Stück	Bandeisen —	6	91	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
92	rother Strich	—	1	—	Eisenrohr —	31	92	Neustadt a. D.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
93	—	—	1	Kollo	Auswanderergut —	?	93	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	am 26./27. April auf d. Bahnstrecke bei Pillgram aufgef.
94	—	—	1	Bund	Bandeisen —	7	94	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
95	—	—	6	„	birkene Bandreifen (3 Schock)	—	95	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
96	—	—	2	—	gusseis. Becken —	10	96	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
97	—	—	1	—	Bogenrohr —	7, 5	97	Stargard i/P.	K. E.-D. Bromberg	
98	—	—	1	—	kief. Bohle —	—	98	Gardelegen	K. E.-D. Magdeburg	
99	—	—	1	—	eis. Buchse —	3	99	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
100	—	—	4	—	tannene Dachpfetten	30	100	Merlemont	Grand Central Belge	
101	—	—	1	Bund	Gartengeschirr —	—	101	Immendingen	Badische Stsb.	Schaufel u. Karst.
102	—	—	1	Pack	Hängelampentheile und Holzklötze	16	102	Berlin Anh.-Bhf.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
103	—	—	2	Säcke	Hafer —	95	103	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
104	—	—	1	schwarzer Handkoffer	— —	10	104	Mannheim	Badische Stsb.	
105	—	—	1	Handkoffer	Wäsche usw. —	10	105	Wegeleben	K. E.-D. Magdeburg	
106	—	—	1	—	Kammrad —	35	106	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
107	—	—	1	—	eis. Kette —	7	107	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
108	—	—	1	Kinderwagen	— —	—	108	Oberhausen	Rechtsrh. Köln	
109	—	—	1	Korb	? —	52	109	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
110	—	—	1	—	Kuppelung mit abgebrochenem Zughaken	—	110	Pritzwalk	„	
111	—	—	4	Lattenkisten	— —	132	111	Altona-Ottensen	„	
112	—	—	1	Ballen	Leder —	—	112	Rheydt	Linksrh. Köln	
113	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	1	113	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
114	—	—	1	„	Maschinentheil (Rad)	?	114	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	aus Wg. 4100 Brsl.
115	—	—	1	—	Maulkorb für Ochsen aus verzinntem Drahtgeflecht	?	115	„	„	im Bodengeleise gef.
116	—	—	1	Pack	Nieten —	0, 5	116	Konstanz	K. E.-D. Altona	
117	—	—	1	„	Piassawabesen —	5	117	Hörde	Rechtsrh. Köln	
118	—	—	1	Bund	Quadrateisen —	25	118	Gladbeck	„	
119	—	—	1	„	Reisigbesen —	15	119	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	
120	—	—	6	—	verzinkte Röhren —	52	120	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
121	—	—	2	—	eiserne Rohre —	14, 5	121	Broich	Rechtsrh. Köln	
122	—	—	1	Pack	leere Säcke —	13	122	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
123	—	—	1	„	leere Säcke —	6	123	Hamburg H.	„	
124	—	—	1	Sack	6 defekte Säcke —	8	124	Dresden-Neust. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
125	—	—	1	Packen	Schinken —	6	125	Altona-Ottensen	K. E.-D. Altona	
126	—	—	1	—	eiserne Schwelle —	—	126	Eschweiler	Linksrh. Köln	
127	—	—	1	Bund	12 Stangen Stahl —	51	127	Aachen	„	
128	—	—	1	Pack	Taue —	3	128	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
129	—	—	1	—	Theilwand (für Töpferwaaren)	52	129	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
130	—	—	1	—	1 Thürbeschlag an einem Drahtring bestehend aus: 1 Verschlussscheibe, 5 Kloben, 4 Winkel, 4 Bänder	30	130	Breslau M.	K. E.-D. Berlin	bei Revision des Speichers auf Bahnhof Breslau M. überz. vorgef.
131	—	—	1	Bund	Vierkanteisen 6 Stäbe 10 mm dick, 5 „ 3,6 m lg. u. 1 Stab 4,6 m lg.	18, 5	131	Herne	Rechtsrh. Köln	
132	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	132	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
133	—	—	1	—	eis. Vorlegestange —	—	133	Patzetz	K. E.-D. Magdeburg	
134	—	—	1	Bund	Wandkörbe —	2, 5	134	Mannheim	Badische Stsb.	20 Stück.
135	—	—	1	„	Weiden —	7	135	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
136	—	—	4	„	Werg —	48	136	Plagwitz-Lindenau	Sächsische Stsb.	
137	—	—	2	—	Unterlagsbohlen —	?	137	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

Amtliche Bekanntmachungen.
(Schluss.)

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigsbahn. Einführung des unbeschränkten Personen- und Gepäckdienstes im Verkehre von und nach der Haltestelle Zarwanica. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1891 wird im Verkehre von und nach der Haltestelle Zarwanica die unbeschränkte Personen- und Gepäckabfertigung im Lokalverkehre eingeführt.

Die zur Berechnung gelangenden Gebühren sind in der diesbezüglichen Tariftabelle enthalten, welche bei der Betriebsdirektion in Lemberg, bei den gesellschaftlichen Stationen und im Oeconomate in Wien bezogen werden kann.

Wien, den 21. Juni 1891. (1232)
Die Generaldirektion.

5. Verdingungen.

Verdingung von Windeböcken. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 8 Satz eiserne Lokomotivwindeböcke für die Werkstätten in Breslau und Posen und 9 Satz eiserne Tender- bezw. Wagenwindeböcke für die Werkstätten in Posen und Kattowitz einschliesslich der dazu erforderlichen Träger in 5 Loosen beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Windeböcken“ zu dem auf Mittwoch, den 8. Juli 1891, Vormittags 11 Uhr anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau Brüderstrasse 36 einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 17. Juni 1891. (1233)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 30 Stück Vorsignalen mit Drahtzug-Spannwerken soll unter Zugrundelegung der im Reichsanzeiger vom 19 März 1889 Nr. 69 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen verdungen werden.

Termin zur Eröffnung der Angebote am 18. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, bis zu welchem Angebote versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Vorsignalen“ an die unterzeichnete Dienststelle, Friedrich-Wilhelmstrasse 6, einzureichen sind.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Büreau der genannten Dienststelle zur Einsicht aus und werden auch von derselben gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren unfrankirt abgegeben.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, den 22. Juni 1891 (1234)
Die Telegrapheninspektion
der Königlichen Eisenbahndirektion.

K. Württ. Staatseisenbahnen. Die Württ. Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung von

80 bis 100 Personenwagen III. Klasse und von

20 Personenwagen II. und III. Klasse,

je 2achsig nach dem Durchgangssystem, zu vergeben.

Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und zugehörigen Zeichnungen werden von dem maschinentechnischen Büreau auf schriftliches Ansuchen gegen eine mittelst Postanweisung einzusendende Entschädigung von 10 ℳ beim Bezug der gesammten Unterlagen für beide Wagensorten und von 6 ℳ beim Bezug der Unterlagen nur für eine Wagensorte abgegeben.

Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau zur Einsicht auf.

Angebote auf Uebernahme dieser Lieferung oder eines Theiles derselben wollen bis

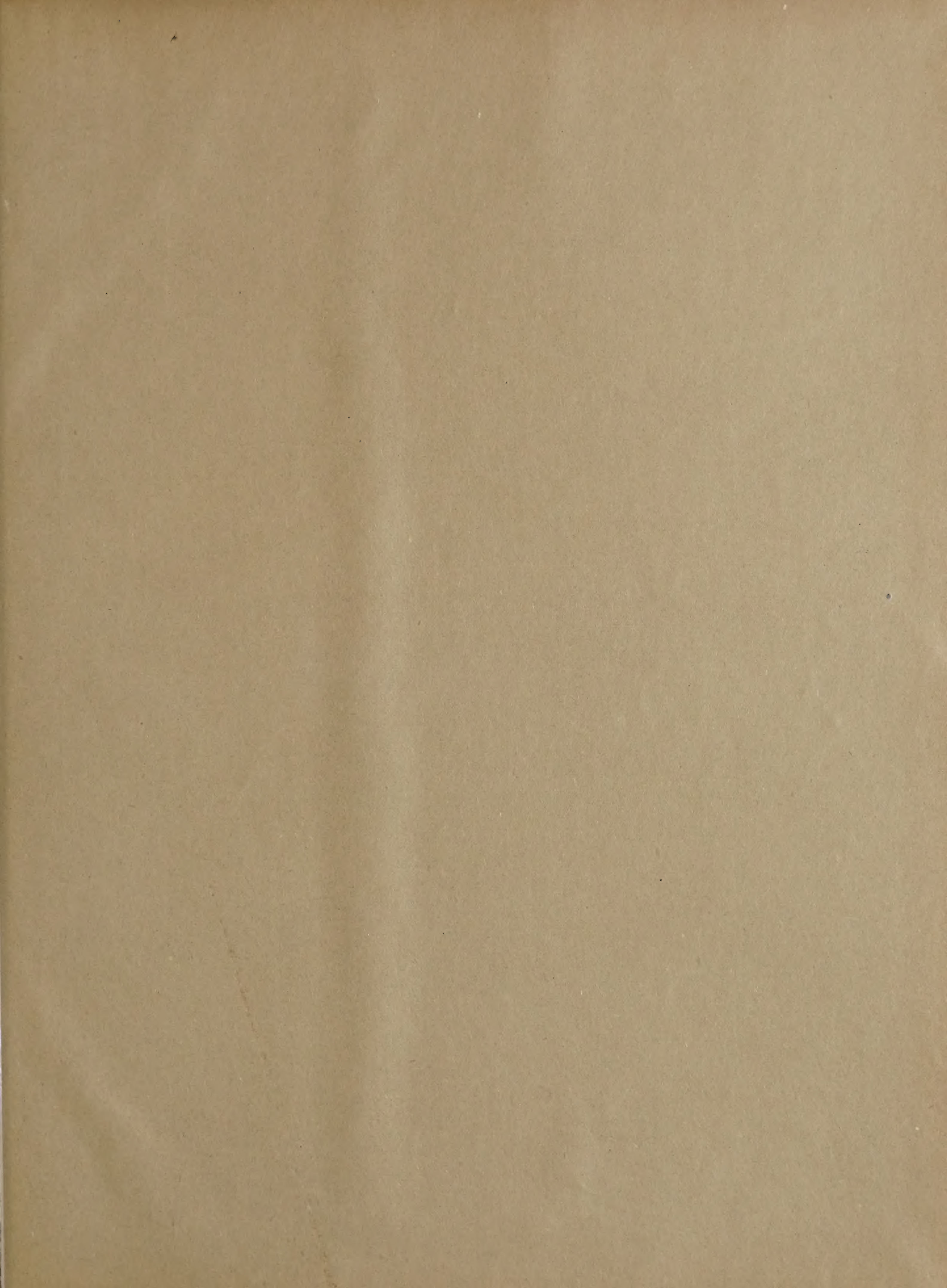
Mittwoch, den 15. Juli d. J., Mittags 12 Uhr,

verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Personenwagen“ bei dem Sekretariat der Generaldirektion eingereicht werden.

Die Eröffnung der Angebote, welcher die Bieter anwohnen können, findet am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr statt.

Stuttgart, den 22. Juni 1891. (1235)
K. Generaldirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.






CoLibrì
COVER SYSTEM ®


8 032919 991855
www.colibrisystem.com

